



---

# ASSEMBLÉE NATIONALE DU QUÉBEC

---

DEUXIÈME SESSION

QUARANTE-DEUXIÈME LÉGISLATURE

## **Journal des débats**

**de la Commission permanente  
des transports et de l'environnement**

**Le mercredi 24 novembre 2021 — Vol. 46 N° 3**

Consultations particulières sur le projet de loi n° 102 — Loi visant principalement à renforcer l'application des lois en matière d'environnement et de sécurité des barrages, à assurer une gestion responsable des pesticides et à mettre en oeuvre certaines mesures du Plan pour une économie verte 2030 concernant les véhicules zéro émission (2)

**Président de l'Assemblée nationale :  
M. François Paradis**

---

**2021**

## Commission des transports et de l'environnement

Le mercredi 24 novembre 2021 — Vol. 46 N° 3

### Table des matières

Auditions (suite)	1
Nature Québec	1
Équiterre	9
Regroupement des organismes de bassins versants du Québec (ROBVQ)	17
Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec (RNCREQ)	25

### Intervenants

Mme Agnès Grondin, vice-présidente

M. Benoit Charette

M. Richard Campeau

M. Frantz Benjamin

M. Andrés Fontecilla

M. Sylvain Gaudreault

M. Vincent Caron

Mme Marie-Louise Tardif

Mme Isabelle Melançon

Mme Émilise Lessard-Therrien

\* Mme Alice-Anne Simard, Nature Québec

\* M. Cyril Frazao, idem

\* M. Marc-André Viau, Équiterre

\* Mme Andréanne Brazeau, idem

\* M. Mathieu Madison, ROBVQ

\* Mme Karine Dauphin, idem

\* M. Martin Vaillancourt, RNCREQ

\* Mme Vicky Violette, idem

\* Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mercredi 24 novembre 2021 — Vol. 46 N° 3

**Consultations particulières sur le projet de loi n° 102 — Loi visant principalement à renforcer l'application des lois en matière d'environnement et de sécurité des barrages, à assurer une gestion responsable des pesticides et à mettre en oeuvre certaines mesures du Plan pour une économie verte 2030 concernant les véhicules zéro émission (2)**

*(Onze heures dix-sept minutes)*

**La Présidente (Mme Grondin) :** Donc, à l'ordre, s'il vous plaît! Ayant constaté le quorum, je déclare la séance de la Commission des transports et de l'environnement ouverte. Je vous souhaite la bienvenue et je demande à toutes les personnes dans la salle de bien vouloir éteindre la sonnerie de leurs appareils électroniques.

La commission est réunie afin de procéder aux consultations particulières et aux auditions publiques sur le projet de loi n° 102, Loi visant principalement à renforcer l'application des lois en matière d'environnement et de sécurité des barrages, à assurer une gestion responsable des pesticides et à mettre en oeuvre certaines mesures du Plan pour une économie verte 2030 concernant les véhicules zéro émission.

Mme la secrétaire, y a-t-il des remplacements?

**La Secrétaire :** Oui, Mme la Présidente. M. Fortin (Pontiac) est remplacé par M. Benjamin (Viau) et Mme Lessard-Therrien (Rouyn-Noranda—Témiscamingue) est remplacée par M. Fontecilla (Laurier-Dorion).

**Auditions (suite)**

**La Présidente (Mme Grondin) :** Merci beaucoup. Nous entendrons ce matin les personnes et organismes suivants, soit de Nature Québec et Équiterre.

Je souhaite donc la bienvenue aux représentants de Nature Québec. Donc, Mme Simard, M. Frazao, bonjour. Bienvenue à la Commission des transports et de l'environnement. Je vous rappelle que vous disposez de 10 minutes pour votre exposé, après quoi nous allons procéder à la période d'échange avec les membres de la commission. Je vous invite donc à vous présenter et à commencer votre exposé.

**Nature Québec**

**Mme Simard (Alice-Anne) :** Excellent. Merci beaucoup, Mme la Présidente. Donc, mon nom est Alice-Anne Simard. Je suis la directrice générale de Nature Québec. Et je suis accompagnée de M. Cyril Frazao, qui est directeur exécutif de Nature Québec.

Alors, globalement, Nature Québec accueille favorablement le projet de loi n° 102. C'est un projet de loi qui était nécessaire pour ajuster certains aspects défectueux de la législation existante. D'emblée, on tient à souligner favorablement l'intention d'améliorer et d'uniformiser les mesures d'application des lois sur la responsabilité du ministre de l'Environnement. On accueille aussi favorablement, là, le renforcement de la Loi sur les pesticides et l'ajustement de la Loi sur les barrages. Et nos recommandations visent surtout à bonifier le projet de loi n° 102, à soulever quelques interrogations et à souligner des éléments qui nous apparaissent particulièrement importants.

Donc, tout d'abord, je sais qu'on n'est pas les seuls à l'avoir mentionné, là, mais le libellé actuel de l'article 4 ouvre la porte, selon nous, à une capacité du ministre à sous-traiter l'inspection en environnement, et ce, même si le ministre a exprimé clairement que telle n'était pas l'intention du gouvernement. Donc, on croit que le projet de loi devrait être amendé pour clarifier que l'article 4 et les articles qui y réfèrent visent uniquement à attribuer certains pouvoirs à des personnes chargées d'assister ou d'accompagner les inspecteurs en environnement du gouvernement.

Donc, on recommande donc, là, que le deuxième alinéa de l'article 4 soit modifié pour se lire ainsi : Le ministre peut également autoriser, par entente, toute personne autre qu'un fonctionnaire chargé d'assister ou d'accompagner un inspecteur à exercer en l'absence d'un inspecteur certains pouvoirs normalement dévolus, etc.

• (11 h 20) •

Ensuite, les modifications proposées à la Loi sur les mines par le projet de loi n° 102 sont des avancées intéressantes mais sont malheureusement trop modestes. Le ministre aurait dorénavant davantage de pouvoir pour imposer des conditions aux travaux d'exploration minière. C'est une bonne nouvelle. L'article 37, là, obligerait le titulaire de claim à obtenir l'autorisation du ministre avant de réaliser tous travaux d'exploration à impacts déterminés par règlement. Donc, le diable est dans les détails. Il faut voir comment le projet de règlement... En fait, il faudrait voir ce projet de règlement là pour savoir ce que signifient des travaux d'exploration minière à impacts. Et, comme on n'y a pas accès pour l'instant, pour remédier à cette problématique, on est d'avis que tous les travaux d'exploration devraient nécessiter l'autorisation préalable du ministre.

On recommande donc, là, que l'article 37 soit modifié par le retrait, au deuxième alinéa, après «d'exploration», de «à impacts déterminés par règlement».

Et, bon, malgré les modestes avancées présentées dans le projet de loi n° 102, la Loi sur les mines confère, selon nous, encore et toujours des privilèges qui sont inédits pour l'industrie minière. C'est une refonte en profondeur de la Loi sur les mines qui est plus que nécessaire afin d'assurer une possible cohabitation des intérêts miniers, des préoccupations environnementales et des intérêts des communautés autochtones et québécoises.

Ensuite, l'article 76 du projet de loi, qui propose la modification à la Loi sur la protection des arbres, ça semble mineur, mais, pour nous, on croit que ça pourrait avoir des impacts assez importants, là, pour la qualité de vie de certains citoyens, citoyennes. On comprend que ces modifications visent à prévenir de potentielles coupes de services d'électricité. Cependant, on trouve que 24 heures pour aviser le propriétaire d'un arbre avant un abattage préventif, ça va être trop peu. On voudrait qu'il y ait un délai de 72 heures, là, pour... qui serait plus approprié dans le cas, je le rappelle, d'un abattage préventif, et essayer de voir pour avoir des spécialistes, finalement, de foresterie urbaine qui pourraient vraiment appuyer ces recommandations-là d'abattage d'arbre.

Ensuite, au niveau des modifications sur... à la Loi sur la qualité de l'environnement, on tient à souligner positivement l'article 84 du projet de loi, qui permet au ministre de transmettre sa recommandation au gouvernement avant la fin de l'évaluation environnementale lorsque l'initiateur du projet n'a pas répondu à ses demandes. Enfin, là, on va... on n'aura plus à attendre, là, après des promoteurs qui s'obstinent parfois, là, à ne pas répondre aux questions du ministre lors de l'évaluation de leurs projets.

Et on souligne aussi positivement l'article 95, qui permet au ministre d'ordonner à une municipalité d'exercer ses pouvoirs en matière non seulement d'environnement, mais de protection de la santé, de la sécurité, du bien-être, du confort et aussi la protection des autres espèces vivantes. On a même hâte de voir comment le ministre va utiliser ces nouveaux pouvoirs et ramener à l'ordre certaines municipalités.

Maintenant, malgré quelques ajouts intéressants, certaines modifications proposées à la Loi sur la qualité de l'environnement soulèvent des interrogations. D'ailleurs, à ce niveau, on aimerait que le ministre explique son intention derrière la dernière phrase du cinquième alinéa de l'article 84, à savoir pourquoi veut-il que la procédure d'encadrement de certaines activités se poursuive malgré une recommandation défavorable du ministre à la délivrance d'une autorisation avant la fin de la procédure.

Et, au niveau de l'article 95, qui introduit un délai d'au moins 15 jours pour l'initiateur d'un projet pour qu'il présente ses observations suite à l'envoi par le ministre d'un préavis avant de lui transmettre une recommandation défavorable, on est d'avis que le délai de 15 jours ne devrait être exigé que lorsque le préavis a été envoyé avant la fin de l'évaluation. Et, pour nous, ça devrait être un délai maximal de 15 jours et non minimal, parce qu'autrement on ouvre la porte à ce que des promoteurs allongent le processus d'évaluation indéfiniment pour présenter leurs observations de dernière minute.

Ensuite, bien que le projet de loi ajoute certains pouvoirs au ministre en matière de réglementation des véhicules, il est essentiel que les exigences de crédit correspondent à la cible gouvernementale de réduction des émissions de GES pour 2030, qui, selon nous et selon plusieurs autres groupes, doit elle-même être révisée pour s'assurer que le Québec fasse sa juste part dans l'effort climatique mondial.

Donc, Nature Québec recommande que le gouvernement procède dans les plus brefs délais à une refonte de la réglementation de la norme véhicules zéro émission, plus sévère et visant à paver la voie pour l'interdiction complète de la vente et de la location, là, des véhicules à essence, avec diesel ou hybrides non rechargeables, en s'assurant que les exigences de crédit correspondent à la cible révisée de réduction des émissions de GES pour 2030.

Concernant, maintenant, la date limite fixée, là, à 2035, là, pour l'interdiction des véhicules à essence, etc., on recommande que le gouvernement évalue sérieusement la possibilité de la devancer à 2030, au lieu de 2035, afin d'inspirer d'autres États en Amérique du Nord à se doter d'une cible ambitieuse en la matière, ce qui pourrait créer un effet boule de neige et forcer l'industrie automobile à accélérer la cadence. On considère, en fait, que le gouvernement sous-estime le message qui est envoyé aux autres législations et à l'industrie quand un État comme le Québec adopte une législation climatique ambitieuse.

Il ne faut pas oublier, d'ailleurs, que le gouvernement fédéral a révisé sa propre échéance, en juin dernier, pour s'aligner sur l'objectif du Québec. De plus, il y a plusieurs États dans le monde, présentement, qui étudient l'adoption du même type de loi et qui observent, donc, ce qui se fait à l'international. Et le Québec pourrait, comme dans plusieurs domaines de l'environnement, être un leader en devançant son échéance à 2030. Le Québec ne doit pas sous-estimer le rôle qu'il a en matière de leadership climatique en Amérique du Nord et donc le poids important qu'il peut avoir sur le marché automobile. Il ne faut pas oublier non plus que le Royaume-Uni, qui avait une échéance en 2040, l'a devancée également en 2030. Les autres pays européens qui ont une échéance en 2030 sont le Danemark, les Pays-Bas, l'Islande et la Suède. Et la Norvège a même un échéancier plus ambitieux de 2025.

Malgré tout cela, de façon générale, on tient aussi à souligner l'importance que le Québec se dote d'une stratégie pour diminuer globalement le parc automobile et non l'augmenter. On sait que ça sort un peu, là, du projet de loi en tant que tel, mais on pense que cette réflexion-là doit être de plus en plus pressante. Notre société, elle ne peut pas seulement se contenter, là, de remplacer tous les véhicules actuels par des véhicules zéro émission. Même si le Québec remplace toutes les voitures polluantes par des voitures électriques, les impacts principaux, sur la société, de l'augmentation du parc automobile resteront les mêmes, notamment l'étalement urbain, la destruction de milieux naturels pour construire des routes, des coûts exorbitants pour entretenir les infrastructures routières, la sédentarité et les problèmes de santé associés, l'endettement des ménages, l'augmentation de la congestion sur les routes et les coûts associés, la diminution des espaces publics et des services de proximité, l'augmentation du prix et du stress, etc.

Donc, pour diminuer la taille de son parc automobile, le Québec doit notamment investir massivement en transport collectif et actif dans toutes les régions, réglementer la publicité automobile, revoir en profondeur l'aménagement

du territoire afin de décourager l'utilisation de l'auto solo et arrêter de construire des nouvelles infrastructures routières comme des autoroutes, des ponts et des tunnels, qui finissent inévitablement par augmenter l'achalandage, l'étalement urbain et la congestion.

Finalement, Nature Québec recommande que l'article 156 du projet de loi soit modifié pour que le règlement sur l'interdiction des véhicules polluants soit adopté au plus tard le 31 décembre 2022 et non 2024. On est d'avis que d'attendre à la fin 2024 pour adopter un tel règlement, c'est trop tard, et on s'explique mal pourquoi le gouvernement prévoit attendre si longtemps. Reporter l'adoption de ce règlement dans trois ans pourrait brouiller le signal envoyé à l'industrie. Voilà. Merci.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Merci beaucoup, Mme Simard. Donc, nous allons maintenant commencer la période d'échange. M. le ministre, la parole est à vous, et vous avez un bloc de 16 minutes.

• (11 h 30) •

**M. Charette :** Merci beaucoup, Mme la Présidente. Et je vais vous informer que ce sera un bloc partagé, compte tenu qu'il y a plein d'éléments intéressants, là, qui sont soulevés, sur lesquels on va vouloir échanger.

Donc, merci à vous deux. Toujours un plaisir de vous rencontrer, de vous recevoir. Je le mentionnais à la présidence, déjà, je vous dis, on va manquer de temps. Ce que je répète, par contre, à tous les groupes : Les mémoires sont un outil aussi précieux. On s'en inspire pour la suite, l'étude du projet de loi. Mais déjà quelques petits points.

Je le répète très, très rapidement, là, pour ne pas prendre trop de temps, mais, oui, il y a plusieurs groupes qui nous ont soulevé des inquiétudes par rapport aux articles sur la sous-traitance. Dans les faits, il n'y a pas d'inquiétude à avoir, mais je comprends que ça suscite des inquiétudes.

Donc, déjà, vous mentionnez qu'on regarde un libellé, là, qui pourrait sans doute rassurer tout le monde sur les intentions réelles mais surtout sur les besoins derrière cet article-là. On veut justement faire notre travail avec la législation actuelle, et, sans le titre d'inspecteur, souvent, ce travail-là ne peut pas se faire comme on le souhaiterait. Donc, il y aura des changements. Je pense que, déjà, je peux vous rassurer à ce niveau-là.

Plusieurs sujets. Vous avez parlé de l'abattage des arbres. On a reçu Hydro-Québec, hier, qui a précisé un petit peu la portée qu'il voit à ces articles-là. Je pense que leurs arguments se justifient.

Vous avez parlé de recourir à des experts en foresterie urbaine, notamment. Eux, ce qu'ils nous disent, ce sont beaucoup des territoires qui sont hors des périphéries urbaines, justement, qui sont visés dans certains cas. Non pas que c'est problématique, mais effectivement la réglementation actuelle les empêche d'y aller d'une façon préventive. Donc, s'il y a une branche, s'il y a un arbre qui tombe sur un fil, ils ont la possibilité d'agir, mais, lorsqu'ils savent et lorsqu'ils peuvent constater qu'un arbre est sur le point, par exemple, de tomber littéralement, ils ne peuvent pas agir. Donc, c'est des articles qui visent davantage à protéger le réseau et les centaines... bien, en fait, les millions d'utilisateurs, là, de ce réseau-là.

Hier, ils nous parlaient de plusieurs milliers de pannes qui surviennent à chaque année suite à des bris de... c'est-à-dire, une branche qui tombe ou autre. Donc, ils souhaitent prévenir ça, mais avec des belles mesures pour, justement, informer les propriétaires, là, qui sont concernés. Mais on pourra aborder ces questions-là au moment de l'étude article par article aussi, très certainement.

Je voulais vous entendre au niveau... et vous rassurer au niveau de la norme VZE et de la date d'échéance 2035. Peut-être vous mentionner... Je ne suis pas en mesure de vous dire, là, exactement quand, mais, dans les prochaines semaines, ou sinon en début d'année 2022, on devrait pouvoir proposer une nouvelle réglementation, au niveau de la norme VZE, pour s'assurer de la renforcer, d'une part, s'assurer que l'on atteigne nos objectifs, en matière de réduction sur nos routes, de véhicules à combustion. Et, oui, le Québec exerce un leadership important sur ces questions-là.

Vous l'avez mentionné, en novembre dernier, on officialisait la date de 2035. Avec le projet de loi actuel, on devient, en Amérique du Nord, le premier État qui impose une échéance dans une loi. C'est beau de le dire, mais, tant que ce n'est pas dans la législation, la portée n'est pas la même. Il est très heureux, d'ailleurs, que le gouvernement fédéral ait suivi cette lancée-là. J'ai rencontré, sur le côté de la COP, le ministre fédéral des Transports, puis il me disait qu'eux aussi, suite à une initiative du Québec, songeaient à l'inclure officiellement dans leur réglementation et dans leur législation.

C'est sûr qu'il y a un débat, à savoir : Est-ce que 2035, c'est trop tard? Est-ce que 2030... Ce que l'on fait présentement, on est en discussion avec d'autres États américains. Le marché québécois automobile n'est pas suffisamment gros pour dicter à l'ensemble de l'Amérique du Nord les normes. Donc, c'est un défi. Mais, oui, on est en discussion avec d'autres États pour voir comment créer une forme de marché commun, donc, au plus tard en 2035, mais, bien honnêtement, j'ai espoir que, dans les faits, ça puisse se produire plus rapidement.

On sait, tous les indicateurs indiquent ou pointent vers l'année 2025-2026, où les prix d'une voiture électrique versus une voiture à combustion devraient s'équivaloir. Donc, à partir du moment où ce sera le cas, il y a un effet de levier, là, qui devrait être important. Bien, parce que je veux aussi vous entendre sur ce type de mesure, de rupture là, est-ce que vous voyez d'autres exemples ou d'autres types de mesure, de rupture, comme une date d'échéance, qui pourraient aider à accroître notre marche vers nos objectifs climatiques, accroître notre marche, ultimement, vers la carboneutralité aussi?

Dans les dernières semaines... Oui, on parle aujourd'hui de... c'est-à-dire, de voitures passagers, là, dans les dernières semaines. On a fait des gestes de rupture aussi au niveau des autobus scolaires, au niveau des autobus urbains, un autre geste de rupture, la semaine dernière, avec le mazout, notamment. Donc, est-ce qu'il y a d'autres gestes de cette nature-là qui pourraient, selon vous, nous aider, là, à poursuivre notre chemin vers la carboneutralité?

**Mme Simard (Alice-Anne) :** Écoutez, c'est sûr qu'il y en a énormément. Merci, M. le ministre. Dans le fond, ça me rassure, là, de savoir que le règlement, là, serait publié, là, début 2022. Et je ne sais pas s'il va y avoir, à ce moment-là, consultation sur ce règlement-là, mais c'est intéressant d'essayer de viser, là, donc, pour une adoption le plus rapidement possible.

Puis, tu sais, bon, M. le ministre... Quand M. le ministre dit, finalement... Excusez-moi. Je vais m'adresser à la présidente. Donc, Mme la Présidente, quand M. le ministre dit que le Québec est un trop petit marché en Amérique du Nord, je pense qu'il est vraiment trop modeste, malheureusement. Parce qu'il ne faut pas sous-estimer, justement, le message qu'on envoie, puis c'est justement ce qui s'est passé. Donc, l'année dernière, on a annoncé une cible pour 2035, et, six mois plus tard à peu près, le gouvernement fédéral a révisé sa propre cible pour s'aligner avec celle du Québec. Donc, au final, on se rend compte qu'on est capables de faire changer beaucoup de choses, même en étant seulement le Québec.

Donc, il ne faut pas être trop modestes. Je pense qu'au contraire... on est un petit joueur, mais on est un leader climatique, et qu'il y a des États, partout dans le monde, qui nous regardent en ce moment puis qui regardent qu'est-ce qu'on va faire pour différents aspects, oui, pour atteindre la carboneutralité, et cette cible-là, de véhicules zéro émission, en fait partie.

Donc, pour nous, bon, écoutez, c'est toujours la même chose, hein? C'est comme pour les pourcentages de cibles d'émissions de GES, là, il y a toujours des chiffres un peu partout, puis on dirait que tout le monde ne s'entend pas. Mais on pense que 2030, pour miser pour l'interdiction des véhicules à essence, au diesel et hybrides non rechargeables, là, serait une cible qui serait tout à fait atteignable. Et, en adoptant cette réglementation-là, il y aurait un effet boule de neige qui pourrait être vu, là, partout en Amérique du Nord et ailleurs dans le monde.

Puis pour... Bon, en fait, pourquoi 2030 aussi? C'est que ça nous permettrait peut-être aussi d'aller atteindre et même peut-être permettre de réviser notre cible globale d'émissions de GES pour 2030. Présentement, la cible de 37,5 %, elle n'est, selon nous et selon plusieurs autres groupes aussi, environnementaux, nettement pas suffisante. Si on se fie à ce que le GIEC dit seulement, le Québec, on devrait une cible d'au moins 50 % d'ici 2030, de réduction d'émissions de gaz à effet de serre. Et, si on prend en considération la juste part du Québec, donc sa responsabilité historique dans les émissions de gaz à effet de serre mondiales, sa capacité, aussi, technologique à réduire les émissions, son PIB, par exemple, bien là, sa juste part devrait être beaucoup plus élevée, et la cible pour 2030 devrait être de 65 %.

Et comment l'atteindre? Bien, oui, entre autres, d'interdire les véhicules à essence plus rapidement. L'abandon du mazout dans les immeubles neufs, c'est une très bonne nouvelle, c'est un bon pas en avant. Maintenant, il faut aussi interdire le gaz naturel, c'est la prochaine étape, dans les immeubles neufs, et éventuellement, là, essayer de limiter l'extension du réseau du gaz naturel, et se tourner plutôt vers les énergies renouvelables. Et sinon, bien, globalement, on en a parlé, mais, tu sais, diminuer le parc automobile.

Dans nos recommandations, bien, il y a plusieurs éléments, là-dedans aussi, qui vont nous aider à diminuer nos émissions de gaz à effet de serre, donc, tout ce qui est aménagement du territoire. On sait que le gouvernement, présentement, planche sur une politique d'aménagement du territoire et d'urbanisme. Il va y avoir des éléments là-dedans, aussi, qui doivent être pris... peut-être des décisions difficiles qui vont devoir être prises mais qui vont permettre nos cibles ambitieuses, là, pour 2030.

• (11 h 40) •

**M. Charette :** Je sais mes collègues impatients de pouvoir intervenir. Juste deux petits commentaires très, très rapides. Vous parliez de la réglementation, et je sais que c'est un souci aussi de la collègue de Verdun, qu'elle réitère régulièrement. Pour la norme VZE, à partir du moment où un projet est mis sur la table, il y a un cycle de consultation, là, qui va se dérouler, c'est bien certain. Donc, oui, il y aura la possibilité de le commenter et proposer des amendements, des bonifications. Et c'est la même chose, là, pour chacun des règlements, donc, qu'on va présenter au cours des prochains mois.

Sinon, parce que vous avez aussi abordé la question du transport collectif, on mise beaucoup sur le transport. On parle beaucoup du REM à Montréal, volet Ouest, volet Est, en réitérant qu'on est conscients qu'il y a des défis urbanistiques pour ce qui est du REM de l'Est. Mais ce sont, juste ces deux volets-là, tout près de 20 milliards. Dans les prochaines semaines, j'ai bon espoir qu'avec mon collègue, aux Transports, on puisse annoncer d'autres beaux projets structurants en transport collectif, et, naturellement, Québec, avec le tramway, le réseau structurant aussi.

Donc, on mise beaucoup. Dans les faits, là, on est à 50 quelques milliards de projets en transport collectif. Il n'y a pas d'équivalent par le passé. Mais ce sera une façon de nous aider à combattre la voiture solo sans faire de jugement, par contre, contre celles et ceux pour qui les alternatives sont inexistantes, soit selon leur lieu de travail soit selon leur lieu de résidence. Mais on veut rendre le transport collectif le plus accessible possible au plus grand nombre de personnes possible.

Donc, pour ne pas priver mes collègues de parler, je vais m'arrêter là en vous remerciant, et on pourra poursuivre, naturellement, les échanges, là, par la suite pour l'étude du projet de loi. Merci.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Merci, M. le ministre. Donc, nous allons poursuivre les échanges avec la partie gouvernementale avec M. le député de Bourget. Vous avez une enveloppe de cinq minutes.

**M. Campeau :** Merci, Mme la Présidente. Merci de votre présentation. Je dirais, chaque fois qu'on vous rencontre, c'est toujours une présentation ciblée et claire. J'apprécie.

Je reviens un peu faire la suite de ce que le ministre disait. J'entends qu'on est des leaders climatiques. Ce n'est pas toujours ça qu'on entend partout. Je suis content de l'entendre. Mais autant on peut changer des dates, et

tout ça, et... Je pense qu'on dit la même chose. Est-ce qu'on le dit à la même vitesse, des fois, je ne suis pas trop sûr, mais je vois qu'actuellement, là, puis j'en parlais... Bien, c'est drôle, mais, juste avant votre exposé... On a de la difficulté à livrer les voitures électriques actuellement. Alors, il faut être en ligne avec le marché. On influence le marché jusqu'à un certain point. Oui, on veut être des leaders. Si on tire trop fort, là, ça va... les gens ne suivront pas. Il faut qu'il y ait un ensemble de mesures. Le marché de l'automobile va aller dans ce sens-là. Vous avez de l'influence pour parler aux gens. Il y a des annonces, actuellement, qui passent à la télévision, montrant le transport alternatif, et on parle autant de ne pas avoir d'auto solo que de prendre l'autobus ou de marcher. Et tout ça ensemble va faire un effort de sensibilisation.

J'ai été pendant longtemps à me dire : On va le dire assez fort, les gens vont changer de... Non, ça ne marche pas de même. Il faut vraiment convaincre, sensibiliser. Et, même l'étalement urbain, j'en parlais, en fin de semaine, avec quelqu'un qui va aller rester un peu loin de Montréal, puis le travail à distance vient de modifier le sens d'étalement urbain. Alors, même de mon bureau — évidemment, c'est un petit bureau, tout petit — on s'est dit : On va prendre avantage de la pandémie, on ne va pas aller au bureau tous les jours. Alors, j'ai l'impression que tout le sens de ça se modifie continuellement. Alors, voilà pour le commentaire.

Une question très terre à terre. 72 heures pour l'abattage préventif... Il me semble que, si, vraiment, on le fait de prévention, mais que c'est important, parce que je ne pense pas qu'on va faire de l'abattage préventif pour le plaisir de couper un arbre des années d'avance, pourquoi vous avez des problèmes avec 72 heures? Je ne le vois pas vraiment comme...

**Mme Simard (Alice-Anne) :** Bien, je pourrais laisser mon collègue, peut-être, répondre à ce niveau-là. On n'a pas de problème avec le 72 heures, c'est ce qu'on propose, le 72 heures, là, c'est plus avec le 24 heures. C'est peut-être d'avoir un préavis un petit peu plus long pour le préventif.

Mais je voudrais revenir, avant, sur ce que vous avez dit, tu sais : On pense qu'on ne va pas tous à la même vitesse. Évidemment, on ne va pas tous à la même vitesse, et malheureusement il va falloir accélérer la cadence. Et le temps presse, tu sais. Au final, vous êtes des parlementaires. Ici, vous avez la malchance, là, je dis souvent ça, vous avez la malchance d'être au gouvernement, au pouvoir dans les époques les plus cruciales pour l'avenir de l'humanité, durant les années où tout se joue pour l'avenir de l'humanité et où est-ce qu'on ne peut plus attendre. Le temps presse, et il faut avoir des mesures qui sont ambitieuses.

On va devoir faire des choix qui sont difficiles, et certains choix vont... Ça va donner l'impression que, oui, ça va vraiment, vraiment trop vite, mais malheureusement c'est ce qu'il faut faire pour s'assurer que l'humanité, là, puisse avoir une chance de vivre dans un monde qui n'est pas complètement chaotique.

Et je voulais juste vous poser une question, en fait. Bien, je la laisse ouverte, parce que, bon... Mais j'aimerais savoir si le gouvernement a, donc, une cible de diminution du parc automobile. Sans porter de jugement, évidemment, mais, comme M. le ministre l'a dit, présentement, il y a énormément de ménages qui ont plus d'une voiture par ménage. Et on pourrait avoir des cibles de ramener, finalement, ces moyennes-là à une voiture par ménage, idéalement, par une panoplie de mesures, comme celles qu'on présente dans notre mémoire, mais il y en a d'autres également. Donc, est-ce que ça pourrait faire partie d'un prochain grand chantier, finalement, du gouvernement que de diminuer la taille du parc automobile?

Et, sur les arbres, mon collègue, je vais lui laisser la parole.

**M. Campeau :** Si je peux juste répondre, s'il vous plaît, à cette question-là... Je comprends et...

**La Présidente (Mme Grondin) :** ...il reste une minute.

**M. Campeau :** Je comprends. Et moi aussi, j'encourage les gens à avoir moins de voitures, mais, en même temps, le territoire du Québec est grand. Alors, des fois, là, empêcher quelqu'un, c'est restreindre sa liberté, puis tout ça, là, au point de lui dire le nombre d'autos qu'ils vont avoir. Je pense qu'il est plus important d'avoir une cible de gaz à effet de serre et de travailler en fonction de ça que d'imposer aux gens le nombre d'autos qu'ils vont avoir. C'est le genre de société qu'on veut avoir. Aller dire aux gens combien d'autos ils vont avoir à la maison, pas sûr que ça me tente.

**Mme Simard (Alice-Anne) :** Juste pour répondre rapidement, ce n'est absolument pas ça que j'ai dit. J'ai dit : Est-ce que le gouvernement va se doter d'une cible pour trouver des moyens pour diminuer globalement la taille du parc automobile? Et en aucun cas je n'ai demandé au gouvernement d'obliger les familles à avoir tel nombre de voitures. C'est juste que le gouvernement, comme tout gouvernement, peut se doter de cibles globales qui vont inclure une panoplie de mesures, incluant des mesures d'éducation pour la population et des mesures pour pallier, finalement... à donner des offres de transport collectif, de covoiturage, qui va faire que les gens vont...

**La Présidente (Mme Grondin) :** Je suis désolée, je dois vous interrompre. Le bloc de temps est terminé. Donc, merci. Donc, nous allons poursuivre les échanges, maintenant, avec le député de Viau. M. le député, vous avez un bloc de 11 minutes.

**M. Benjamin :** Merci. Merci, Mme la Présidente. Merci pour votre présentation. Si vous permettez, nous allons faire l'exercice un peu à rebours, en commençant avec les dernières recommandations pour arriver à la recommandation 1.

À la recommandation 9, donc, vous nous suggérez, dans cette recommandation, de ramener l'échéance à décembre 2022... par le remplacement de «certaines catégories de véhicules automobiles émettant des polluants» par «des véhicules fonctionnant uniquement à essence ou au diesel». J'aimerais peut-être vous entendre sur l'impact de ces deux ans, donc, ce deux ans, cette diminution de deux ans que vous nous suggérez.

**Mme Simard (Alice-Anne) :** C'est seulement pour l'adoption du règlement, tout simplement. Donc, on s'expliquait mal, en fait... Puis peut-être qu'on pourrait demander aux personnes qui ont rédigé le projet de loi et, bon, aux personnes qui travaillent dans ce dossier-là pourquoi c'est nécessaire de se doter d'une échéance de trois ans. Mais, pour nous, ça nous semblait trop long pour adopter la réglementation.

Puis on veut être certains que le message qui a été envoyé à l'industrie automobile l'année dernière, lorsque le gouvernement a annoncé son intention d'interdire les véhicules à essence pour 2035, ne soit pas brouillé, là, parce qu'on se dote d'une réglementation, là, seulement en 2024, là. On voudrait que cette réglementation-là soit adoptée le plus rapidement possible, ce qui permettrait, à ce moment-là, d'envoyer le message le plus rapidement possible à l'industrie qu'elle doit accélérer la cadence, là.

**M. Benjamin :** Merci. Au sujet de la recommandation 8, donc, il en était question il y a quelques minutes, donc, j'aimerais vous entendre, quand on parle de diminution du parc automobile, est-ce que vous disposez de certaines informations, par exemple, sur les corollaires autour de cette diminution-là? Par exemple, quel serait, par exemple, l'impact sur la construction, l'industrie des batteries? Est-ce que vous disposez d'informations sur cet aspect-là?

**Mme Simard (Alice-Anne) :** Oui, exactement. Non, c'est la raison pour laquelle on a inclus dans notre mémoire cette notion, là, de diminution globale du parc automobile. Comme on le disait, la société ne peut pas se permettre seulement de remplacer tous ses véhicules à essence par des véhicules électriques et même de voir, donc, la taille du parc automobile continuer à augmenter de plus en plus avec l'augmentation de la population, parce que, bon, ça amène plein d'impacts.

Notamment, vous le savez sans doute, le poste de dépenses, là, pour l'automobile, là, c'est un des postes les plus importants dans le budget des familles. Les familles dépensent, là, de 10 000 à 20 000, et même plus, parfois, de dollars par année. Des fois, ça vient tout de suite après le logement, là, les dépenses qui sont attribuées, finalement, aux automobiles. Donc, pour des personnes qui sont intéressées par toute la notion d'endettement des ménages, de... c'est évidemment...

Il faut se pencher sur cette question-là, de pourquoi on doit... Pourquoi, finalement, les familles doivent avoir deux, trois voitures? Ce n'est pas seulement une question de choix, parce que, si c'était seulement une question de choix, au final, puis si c'était juste une question que le Québec est grand, bien, dans les années 30, 40, toutes les familles auraient eu deux, trois voitures chacune aussi, là. Donc, ce n'est pas juste une question de territoire puis de choix, c'est une question aussi de comment la société a été construite, comment l'aménagement de nos villes a été fait, les décisions qui ont été prises par le gouvernement.

Donc, si les décisions prises par les gouvernements, dans les dernières années, nous ont emmenés à ce que les familles aient deux, trois voitures et plus chaque, bien, les décisions du gouvernement peuvent aussi ramener à ce qu'il y ait une diminution, un peu, de ce parc automobile là, sans imposer rien à personne mais en favorisant... Et ça, ça va permettre tellement d'avantages pour les familles. Ça va permettre une diminution, justement, de l'endettement, une diminution des postes budgétaires alloués au transport, ça va permettre des rues plus sécuritaires, ça va permettre des milieux de vie où est-ce qu'on peut se rendre à pied, en vélo, en transport collectif facilement pour aller faire l'épicerie, par exemple, ça va permettre aussi une diminution du bruit, du stress. Nos villes, présentement, sont remplies d'automobiles. Ça va aussi permettre une diminution de la congestion aussi. Puis la congestion, c'est vraiment choquant pour les gens qui sont pris dans le trafic, mais ça emmène aussi des coûts importants pour la société, parce que les gens pris dans le trafic, finalement... bien, tu sais, le temps, c'est de l'argent, puis perdre ce temps-là, évidemment, c'est des pertes pour l'économie québécoise. Donc, ça emmène...

De juste changer complètement les autos à essence par les autos électriques, il y a plein de problèmes qui ne sont pas réglés, puis notamment, entre autres, avec les minéraux stratégiques, dont... La course, présentement, aux minéraux stratégiques pour les batteries des véhicules électriques emmène déjà et va emmener de plus en plus, dans les prochaines années, des répercussions importantes sur les milieux naturels et sur les communautés locales aussi qui vivent à proximité de ces gisements, là, de minéraux stratégiques.

• (11 h 50) •

**M. Benjamin :** À la lecture de votre mémoire très, très étoffé, avec beaucoup d'idées sur plusieurs aspects de ce projet de loi, ça me fait penser à hier. Un des groupes qu'on recevait semblait même suggérer au gouvernement qu'il y avait trop de projets de loi et qu'il fallait ralentir la cadence un peu. Je n'ai pas cette impression-là à la lumière de votre mémoire. Est-ce que vous avez l'impression qu'on peut faire davantage sur ces enjeux-là? Donc...

Et ça m'emmène à vous parler... Tout à l'heure, j'écoutais le ministre, qui parlait de gestes de rupture, donc, qu'il a fait beaucoup de gestes de rupture, que son gouvernement a fait beaucoup de gestes de rupture. Sans vous le suggérer, je soumetts une question toute simple. Est-ce que, selon vous... et qu'il était à court d'idées pour... de gestes de rupture. C'est ce qu'il semblait nous dire. Est-ce que, selon vous... Est-ce que, par exemple, le troisième lien pourrait être un geste de rupture?

**Mme Simard (Alice-Anne) :** Oui, évidemment. Puis on le mentionne, justement, dans notre mémoire, que les nouvelles infrastructures routières comme les ponts, comme les autoroutes, comme les tunnels, comme le

troisième lien... Ce que les études nous disent, c'est que ça ne fait qu'augmenter, à long terme, l'étalement urbain, l'achalandage et la congestion. Donc, c'est un problème qui... à court terme, qui est résolu, mais finalement ces infrastructures-là se remplissent à nouveau.

Dans les gestes de rupture, c'est drôle, oui, il y a eu beaucoup de projets de loi puis de consultations. On ne se le cachera pas, là, depuis le début de la pandémie, là, on dirait qu'il y a eu... Nous, à Nature Québec, ça n'a pas arrêté, c'est certain. Mais, bon, écoutez, c'est la démocratie aussi. Puis on est quand même satisfaits que les choses avancent, c'est bien correct.

Dans les gestes de rupture, il en reste plein. Puis, bon, le prochain, le projet de loi qu'on attend avec impatience, c'est le projet de loi pour mettre fin officiellement au forage, donc, l'adoption d'une loi antiforage ferme, on espère, d'ici les élections.

D'ailleurs, j'en profite pour vous dire que, depuis ce matin, il y a une pétition qui a été lancée par Nature Québec et par plusieurs organismes partenaires pour demander une loi ferme sur la fin des forages, qui... À l'heure où je vous parle, et ça a commencé ce matin, je vous rappelle, il y a plus de 10 000 personnes qui ont signé la pétition. C'est une pétition qui demande aussi que cette loi-là de fin de forage ne donne pas de cadeau aux compagnies pétrolières et gazières, qui sont déjà, là, en train de mendier, là, des millions, voire des milliards de dollars, là, de fonds publics, là, en compensation. Donc, vous irez voir ça. Et donc ça, c'est un autre geste de rupture.

Des gestes de rupture, écoutez, il y en a énormément. Il y en a encore d'autres qui s'en viennent dans les prochaines années, des décisions difficiles qui s'en viennent, c'est certain. Mais, écoutez, on n'a pas le choix. On est en train de décider présentement de l'avenir de l'humanité. Donc, des décisions difficiles, il va falloir en prendre. Des gestes de rupture, il va falloir en faire. Et nous, Nature Québec, on va être là, évidemment, pour participer au processus démocratique qui entoure tout ça.

**M. Benjamin :** Merci. Écoutez, j'ai beaucoup de questions. Il me manquera sûrement du temps. Mais allons vers la Loi sur la protection des arbres. Donc, vous suggérez de ramener de 24 à 72 heures. Je comprends parfaitement l'argument derrière le 72 heures.

Maintenant, vous suggérez aussi, dans le même... d'associer cette intervention-là avec, aussi, l'expertise d'un professionnel en foresterie. La question que j'ai le goût de vous poser... Vous savez, on est dans un contexte de pénurie de main-d'oeuvre, où il y a certaines catégories d'emploi... c'est très difficile à les avoir. Je comprends parfaitement, très bien, d'ailleurs, l'idée de cette association-là. Mais, au-delà d'un spécialiste en foresterie, par exemple, en milieu urbain, par exemple, où cet enjeu-là se pose, est-ce que vous avez réfléchi à d'autres types de professionnels qui pourraient être appelés à intervenir ou accompagner Hydro-Québec dans cette intervention-là?

**M. Frazao (Cyril) :** Oui. C'est une bonne question. Pour nous, l'importance d'avoir un spécialiste en foresterie urbaine... Et c'est bien important, parce qu'il y a eu beaucoup de problématiques à notre... Évidemment, je rencontre le cabinet de votre collègue Mme Blais cet après-midi, sur les coupes d'arbres qui ont eu lieu à cause des nouvelles maisons des aînés qui se font dans des boisés urbains. Et souvent, bien, l'argument, c'est que notre ingénieur forestier a recommandé, justement, la coupe d'arbres à cause de maladies. Sauf qu'un arbre en milieu urbain, bien, il ne fait que de survivre, en général, plus que vivre. Donc, la réglementation où... pour couper un arbre, elle est différente, que ce soit en milieu forestier ou en milieu urbain. Donc, c'est important, c'est vraiment une catégorie de professionnels à part.

On travaille, notamment, avec Christian Messier, notamment, pour savoir comment est-ce qu'un arbre doit être correctement protégé lors de constructions, mieux élagué. Ce n'est pas juste comme de la coupe d'arbre, c'est au niveau de la coupe de branches. Couper des branches, ça peut nuire à la maturité et de l'empêcher de répondre à sa fonction écosystémique de gestion, justement, de séquestration de carbone, par exemple.

Donc, pour nous, c'est majeur que toutes les infrastructures puissent se doter de professionnels de foresterie urbaine, et il y en a. Donc, Nature Québec a aussi des professionnels en foresterie urbaine qui peuvent permettre d'accompagner dans des choix qui se font là-dedans.

**M. Benjamin :** Merveilleux. Et, la recommandation 1, vous nous suggérez, donc, que l'article 4 soit modifié par l'ajout, après «fonctionnaire», de «chargée d'assister ou d'accompagner un inspecteur». J'aimerais vous entendre sur cette recommandation.

**Mme Simard (Alice-Anne) :** Oui. Bien, en fait, c'est une recommandation, entre autres, là, qui nous a été transmise par le syndicat de la fonction publique québécoise, là. Donc, au final, c'est seulement s'assurer que... Peu importe l'amendement, ça, c'est l'amendement qu'on propose, mais, bon, si vous travaillez conjointement sur un autre amendement, c'est parfait, on veut juste fermer la porte à de la sous-traitance en matière d'inspection environnementale.

On pense que ce sont les inspecteurs, inspectrices du gouvernement qui sont les plus adaptés pour faire respecter, finalement, là, toutes les lois en matière d'évaluation et d'inspection. Et donc on voudrait juste que... c'est les personnes qui accompagnent ces inspecteurs, inspectrices là qui reçoivent les mêmes pouvoirs, mais qu'on ferme la porte, donc, peu importe l'amendement, comment qu'il est, mais qu'on puisse fermer la porte à cette possibilité de sous-traitance là. Si ce n'est pas l'intention du gouvernement, bien, assurons-nous que c'est bien écrit dans le texte de loi.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Merci. M. le député, il vous reste une seconde.

**M. Benjamin :** Merci.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Merci beaucoup. Donc, maintenant, je cède la parole à la députée de Rouyn-Noranda—Témiscamingue... Non.

**Une voix :** ...

**La Présidente (Mme Grondin) :** Oui, tout à fait. Et là je devais... J'aurais dû revoir, effectivement. Donc, Laurier-Dorion. Je suis désolée, cher collègue.

**M. Fontecilla :** Juste quelques kilomètres qui nous séparent, là.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Donc, vous avez un bloc de 2 min 45 s.

**M. Fontecilla :** Ouf, c'est très court. Donc, éventuellement, deux questions. J'aimerais savoir... Bon, on voit que le gouvernement mise sur l'interdiction des voitures à essence, le remplacement par les voitures électriques. Vous, vous mettez beaucoup l'accent sur la diminution globale du parc automobile, là, pour les raisons que vous avez expliquées. Qu'est-ce que vous pourriez nous suggérer comme mesures concrètes pour diminuer le parc automobile en soi, qu'il soit électrique ou à essence?

**Mme Simard (Alice-Anne) :** Oui. Donc, notamment, bien, oui, des investissements massifs dans les transports collectifs et actifs, dans toutes les régions et aussi entre les régions. Entre autres... Encore une fois, ce matin... Bon, on est souvent dans les anecdotes, tout ça, mais il y a encore quelqu'un, ce matin, qui me disait : Pourquoi on n'a pas moyen d'aller plus vite, tu sais, à Montréal, entre Québec et Montréal, avoir un train rapide, par exemple, ou quelque chose comme ça, trouver un moyen? Toutes les régions, présentement, dans l'Est du Québec, vers l'Abitibi aussi, sont très mal desservies par le transport collectif.

On propose aussi de réglementer la publicité automobile. Présentement, là, c'est presque une publicité sur deux, là, qui est une pub de char, là, finalement, là. Puis la plupart, c'est toujours des pubs de VUS aussi. Donc, il faut trouver un moyen de réglementer ça, de la même façon qu'on a réglementé la publicité sur les cigarettes. On est rendus au moment où est-ce qu'il faut réglementer aussi la publicité automobile, qui nuisent grandement, grandement à l'atteinte de nos cibles d'émissions de GES, et évidemment revoir en profondeur l'aménagement du territoire pour décourager l'utilisation de l'auto solo et encourager plutôt d'autres modes de transport collectif, actif, et, bon, je le rappelle, bon, mais arrêter de construire des nouvelles infrastructures routières qui vont seulement amener plus d'achalandage, d'étalement urbain et de congestion dans les années.

**M. Fontecilla :** Pour l'information des collègues, je rappelle que GM, je l'ai entendu dernièrement, dépense autour de 1 000 \$ de publicité par véhicule vendu. Quand même, ils mettent beaucoup d'argent.

Et, dites-moi, vous parlez de transition juste, vous parlez de... le concept de juste part, là. Le GIEC recommande 50 % pour... globalement, mais vous, vous recommandez 65 %. Expliquez-nous la logique derrière cet effort supplémentaire.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Vous avez 40 secondes.

**Mme Simard (Alice-Anne) :** Oui. Le... C'est tellement difficile de contenir un concept aussi difficile à... Je vous invite à aller consulter une radio... une vidéo qui a été faite par Rad, de Radio-Canada, qui explique très, très bien le concept de juste part. Mais, entre autres, qu'est-ce que ça signifie, c'est que le Québec a une responsabilité historique en matière d'émissions de gaz à effet de serre. Donc, on est... On fait partie des nations riches qui ont émis beaucoup, beaucoup de gaz à effet de serre, comparativement à des pays plus pauvres, par exemple, comme le Malawi, qui est présenté dans la pub, là, la vidéo de Rad, et on a aussi... étant une nation riche, on a les technologies, on a une population aussi qui est déjà sortie, en grande majorité, de la pauvreté. Bref, on a tous les moyens économiques, technologiques pour...

**La Présidente (Mme Grondin) :** Merci, Mme Simard...

**Mme Simard (Alice-Anne) :** ...faire plus, dans l'effort climatique mondial, que ce qu'on fait actuellement.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Mme Simard, merci. Je suis vraiment désolée de vous interrompre, mais on va respecter les règles. Donc, je cède maintenant la parole au troisième groupe d'opposition. M. le député, porte-parole, évidemment, député de Jonquière, vous avez aussi 2 min 45 s.

**M. Gaudreault :** Merci. Je veux vous souhaiter un bon 40e anniversaire. On voit que vous avez encore toutes vos dents.  
• (12 heures) •

**Mme Simard (Alice-Anne) :** ...pas moi, là, pas moi, Nature Québec.

**M. Gaudreault :** Non, non. Bien, je vous regarde... Oui, c'est ça, je parle de... Non, c'est ça. Alors, je veux souhaiter un bon 40e anniversaire. On voit que vous avez encore toutes vos dents, parce que vous êtes très mordants dans vos... dans vos revendications et dans votre présentation.

Sur la question des véhicules zéro émission, est-ce que... comment vous réagissez au fait que le gouvernement veut fixer des normes par réglementation? Est-ce que vous pensez que ce serait préférable de le faire par loi et ainsi d'avoir un contrôle ou des normes beaucoup plus solides en matière d'atteinte des cibles de véhicules zéro émission, considérant, on le sait, là, que la loi n'a pas fait suffisamment son travail jusqu'à maintenant? Parce que les fabricants pourraient cesser de vendre des véhicules puis ils auraient rempli quand même leur objectif.

**Mme Simard (Alice-Anne) :** Oui. Concernant la norme de véhicules zéro émission, on recommande, entre autres, là, de regarder le mémoire de nos collègues d'Équiterre, là, qui font des recommandations très, très intéressantes. Ils s'intéressent à ces questions-là depuis très longtemps. Et, bon, oui, c'est toujours mieux, évidemment — mais, bon, vous le savez bien, que c'est toujours mieux — c'est toujours plus ferme, une loi, qu'un règlement, et surtout, aussi, il y a toujours un processus de consultation qui est plus intéressant. Là, présentement, on est en commission parlementaire, c'est parce que c'est une loi, ce n'est pas un règlement, aussi.

Donc, évidemment, malheureusement, on trouve, dans les dernières années... on constate que, de plus en plus, notamment dans les questions environnementales, on fonctionne beaucoup par règlement. Donc, on vient établir des grands principes dans des projets de loi, puis après ça tous les détails... le diable est dans les détails, et tous les détails se retrouvent dans les projets de règlement, qui sont ensuite publiés plus tard. Donc, c'est une fâcheuse tendance. On aimerait que ce soit renversé, là.

**M. Gaudreault :** Est-ce qu'on peut compenser la construction d'une autoroute par la plantation d'arbres?

**Mme Simard (Alice-Anne) :** Non. Prochaine question.

**M. Gaudreault :** C'est clair. Merci. Sur la question du BAPE, le ministre propose, dans son projet de loi, une réforme de la procédure d'évaluation environnementale. Vous semblez poser des questions, à la page 10 de votre mémoire, là, sur la question de la réforme du BAPE et de permettre au ministre de faire une recommandation pendant le processus.

**Mme Simard (Alice-Anne) :** Oui. Bien, c'est vraiment l'article 84, là, qui...

**La Présidente (Mme Grondin) :** Huit secondes.

**Mme Simard (Alice-Anne) :** ...qu'on avait de la misère à voir l'intention. Donc, on aurait aimé ça que le ministre explique l'intention de la dernière phrase du cinquième alinéa de l'article 84. Mais sinon...

**La Présidente (Mme Grondin) :** Merci beaucoup...

**Mme Simard (Alice-Anne) :** ...évidemment, aussi, ce que le CQDE a fait est intéressant.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Merci beaucoup. Donc, je suis désolée, le temps est terminé. Donc, merci beaucoup, Mme Simard, M. Frazao, merci de votre contribution.

Je suspends les travaux quelques minutes afin d'inviter les prochains intervenants. Merci.

*(Suspension de la séance à 12 h 03)*

*(Reprise à 12 h 06)*

**La Présidente (Mme Grondin) :** Donc, nous reprenons nos travaux. Je souhaite maintenant la bienvenue aux représentants d'Équiterre.

Donc, je vous rappelle... Bonjour. Bienvenue à la Commission des transports et de l'environnement. Donc, je vous rappelle que vous disposez de 10 minutes pour faire votre exposé, et après nous allons procéder à la période d'échange avec les membres de la commission. Je vous invite donc à vous présenter et à débiter votre exposé.

### Équiterre

**M. Viau (Marc-André) :** Merci beaucoup, Mme la Présidente. Je ne vois pas toute la salle, je ne sais pas si M. le ministre est présent, mais bonjour à lui, s'il est présent.

Mesdames et messieurs, membres de la commission, je m'appelle Marc-André Viau. Je suis directeur des relations gouvernementales chez Équiterre. Et je suis accompagné de ma collègue Andréanne Brazeau, qui est analyste en politiques en mobilité durable, avec qui je vais partager mon temps. Merci de nous recevoir pour échanger sur le projet de loi n° 102, qui a été déposé le 5 octobre dernier, et je ne le nommerai pas ici parce que le titre est trop long, dans le cadre de notre intervention.

Si notre expertise en politiques publiques touche à des secteurs variés contenus dans ce projet de loi là, dans le cadre de cette commission parlementaire, et comme vous pouvez le constater dans notre mémoire, on va se concentrer

sur les articles de loi qui concernent les véhicules zéro émission, ou encore VZE, pour l'abréviation, en lien avec la mise en oeuvre du Plan pour une économie verte, ou PEV, également, 2030.

D'abord, c'est important de préciser qu'on considère que la fin de la vente de véhicules à combustion interne est un levier important pour atteindre nos cibles de réduction des émissions de GES et notre dépendance aux énergies fossiles. On se rappelle que le gouvernement a maintenu la cible de 37,5 % de réduction, par rapport à l'année de référence, 1990, pour l'année 2030, et qu'il vise une réduction des émissions de GES du secteur des transports de 37,5 %, selon la Politique de mobilité durable, et aussi qu'il vise une réduction de notre consommation de pétrole de 40 %.

C'est important de se rappeler que près de 45 % des émissions de GES du Québec proviennent du secteur des transports. C'est la raison pour laquelle ce secteur-là doit être priorisé pour espérer atteindre notre cible et c'est ce qu'on voit dans ce projet de loi là.

Les commentaires que vous retrouverez dans notre mémoire visent à optimiser les retombées possibles en lien avec l'électrification des transports au Québec. Qu'est-ce que ça veut dire? Eh bien, ça veut dire qu'on est préoccupés par les modalités prévues dans le projet de loi n° 102 au sujet de l'annonce de l'interdiction de vente de véhicules à essence, fixée à 2035 dans le Plan pour une économie verte.

Le Québec a aujourd'hui l'opportunité d'accélérer le pas pour l'adoption de VZE et demeurer un leader à l'échelle du pays et de la planète. Le Québec peut faire mieux que ça, et ça peut être le premier en Amérique du Nord à mettre une cible pour 2030 pour la fin de la vente des véhicules à essence. Mais, pour y arriver, ça va prendre un cadre réglementaire qui est robuste, ambitieux, cohérent et surtout flexible, pour atteindre les différentes cibles climatiques et d'électrification fixées dans le PEV.

Je vous invite à consulter un graphique tiré de l'analyse d'impact réglementaire de la mise à jour de la norme VZE du Québec, qui se trouve à la page 5 de notre mémoire. La même analyse indique également qu'à peine 50 % des véhicules vendus seraient des VZE en 2030. Ça veut dire qu'on est loin de nos cibles climatiques avec ça. Toujours selon la modélisation du gouvernement à laquelle je viens de faire référence, pour 2030, au lieu des réductions souhaitées, le graphique est clair, les émissions de GES des véhicules légers sont 7,1 % plus élevées que par rapport à 1990.

Le législateur vise donc à passer de plus de 7,1 % à moins de 37,5 % en cinq ans, ce qui s'avère être une tâche pour le moins ardue, et ça ne respecte pas la cible de 2030. Équiterre s'inquiète du fait que les réductions identifiées ne représentent que 12,4 mégatonnes sur les 29 mégatonnes nécessaires à l'atteinte de la cible 2030 et que la mesure-phare en transport ne nous permet pas d'atteindre nos cibles climatiques.

Le projet de loi n° 102 représente donc une occasion d'intégrer des composantes plus ambitieuses à la Loi sur la qualité de l'environnement et à la Loi visant l'augmentation du nombre de véhicules automobiles zéro émission au Québec afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre et d'autres polluants, ou encore loi VZE. Je passe la parole à ma collègue Andréanne Brazeau.

• (12 h 10) •

**Mme Brazeau (Andréanne) :** Merci, Marc-André. Je poursuis donc pour approfondir les propos de mon collègue et entrer plus concrètement dans les articles du p.l. n° 102, pour suggérer des modifications et des ajouts qui vont répondre aux lacunes qui ont été mentionnées.

L'article 156 prévoit que «le gouvernement doit, au plus tard le 31 décembre 2024[...], prendre un règlement prévoyant la prohibition, au plus tard le 31 décembre 2035, de l'offre de vente ou de location, de l'exposition pour fin de vente ou de location, de la vente et de la location de certaines catégories de véhicules automobiles émettant des polluants». Devant les faits exposés par mon collègue, plusieurs aspects de cet article doivent être revus.

D'abord, Équiterre recommande de devancer la date d'entrée en vigueur de l'interdiction au plus tard le 31 décembre 2030 au lieu de 2035. Vous savez peut-être qu'en date de 2019 il y a 15 camions légers à essence vendus pour chaque véhicule électrique vendu. La tendance actuelle fait en sorte que tous nos efforts et notre argent investis en électrification des véhicules légers sont présentement anéantis par la popularité des gros véhicules. Devancer la date de fin de vente de véhicules à essence neufs est à la fois réaliste et nécessaire pour atteindre nos objectifs climatiques. Le Québec peut faire mieux que le Canada en matière d'électrification des transports, et le p.l. n° 102 est l'occasion de le démontrer.

Je rappelle également que la proposition d'opter pour l'année 2030 pour mettre fin à la vente des véhicules à essence a d'ailleurs été recommandée par le Groupe de travail sur l'électrification, qui a été mis sur pied durant les consultations du PEV. Soulignons aussi que les engagements prévus dans le PEV sont supposés être revus sur une base annuelle. Cette proposition d'adopter l'année 2030 se base sur le fait que le Québec a tous les outils nécessaires et dispose de conditions gagnantes pour mener la transition vers les véhicules zéro émission rapidement, en plus de sa responsabilité historique dans la crise climatique.

Toujours en lien avec l'article 156, Équiterre propose d'adopter le règlement qui va formaliser la vente de véhicules à essence... la fin de la vente des véhicules à essence d'ici la fin de 2022, pour plusieurs raisons. C'est pour envoyer un message clair et définitif à l'industrie automobile et à la population le plus rapidement possible. Il faut offrir la certitude que l'industrie automobile recherche pour opérer à moyen terme, il faut réduire l'acceptabilité sociale des modèles les plus énergivores d'ici la date de l'interdiction et il ne faut absolument pas douter du pouvoir communicationnel lié à ce règlement-là.

Donc, je poursuis avec le passage de l'article 156 qui parle de «certaines catégories de véhicules automobiles émettant des polluants». Nous remettons en question l'utilisation de ces termes et suggérons plutôt «tous les véhicules automobiles émettant des polluants». En effet, l'article 53 de la LQE a pour intention de prohiber ou limiter l'usage de certaines catégories de véhicules automobiles ou de moteurs afin de prévenir ou de réduire l'émission de polluants dans l'atmosphère. Sachant que l'intention du gouvernement est d'interdire la vente des véhicules à essence en 2035,

on comprend bien que, pour prévenir ou réduire l'émission de polluants dans l'atmosphère, ce sont toutes les catégories de véhicules automobiles ou de moteurs qui émettent des polluants qui doivent être interdites.

Si on retourne au libellé de l'article 156 du p.l. n° 102, on remarque qu'il ouvre la porte à l'idée de ne pas assujettir à l'interdiction prévue certaines catégories de véhicules automobiles ou de moteurs émettant des polluants. Il ne faudrait surtout pas que notre transition favorise la multiplication des véhicules à faibles émissions au lieu des véhicules zéro émission, parce que ça retarderait notre abandon des énergies fossiles, et il faut rectifier cette faille.

Dans un autre ordre d'idées, sachant que la durée de vie moyenne d'un véhicule léger est de 12 ans, on se questionne sur l'absence de mesures visant à mieux encadrer, à limiter et à mettre fin à la promotion des véhicules à essence en vue de l'interdiction de leur vente ou location. On appelle donc à la cohérence. Ne permettons pas de nourrir la demande des véhicules à essence quand on vise l'électrification complète du parc à moyen terme.

Je complète donc mon intervention en proposant un ajout au libellé de l'article 87 du projet de loi n° 102, qui modifie la LQE. On devrait effectivement inclure la publicité pour fin de vente ou de location dans le texte et l'accompagner d'une date compatible avec la fin de la vente des véhicules à essence. Si l'année demeure 2035, ce qu'on n'espère pas, ça pourrait être le 31 décembre 2023, par exemple.

Je vous propose quelques chiffres pour illustrer, là, le besoin d'agir sur la publicité. 79 % des publicités de journaux et magazines canadiens font exclusivement ou majoritairement la promotion de camions légers, alors qu'on sait que ces véhicules sont la principale cause de la hausse des émissions de GES au Québec depuis 2014. Les véhicules électriques, eux, sont quasi absents des publicités. Par ailleurs, au Québec, l'industrie automobile a investi 204 millions de dollars en publicité en 2017 seulement, soit environ 16 % des investissements publicitaires de toute la province. Bref, il est inconcevable de ne pas tenir compte de la question des pratiques publicitaires de l'industrie automobile si on souhaite avoir une approche qui est cohérente en matière d'électrification. L'offre et la demande doivent être prévues de manière complémentaire.

Marc-André, je te redonne la parole.

**M. Viau (Marc-André) :** Merci, Andréanne. Alors, pour conclure, j'aimerais mentionner que les recommandations, là, qui se trouvent dans notre mémoire concernent également l'éventuelle réforme de la norme VZE, dont la publication du projet de règlement est prévue prochainement. Je vous invite à réfléchir au projet de loi et à ses possibles amendements sous cet angle. Équiterre considère qu'il est important que les modifications proposées dans ce projet de loi aient pour objectif de protéger l'environnement, mais surtout qu'elles soient appliquées rigoureusement afin d'assurer une meilleure protection de l'environnement.

Pour conclure, Équiterre croit que le projet de loi n° 102 aurait été l'occasion de présenter les intentions du législateur en matière d'électrification du transport lourd au Québec, un autre sous-secteur des transports dont les émissions sont en croissance et qui fait partie des objectifs du Plan pour une économie verte. La possibilité d'étendre la norme VZE, notamment, est mentionnée dans le Plan pour une économie verte.

Je vais m'arrêter là. Merci à toutes et à tous pour votre écoute. On est maintenant disponibles pour répondre à vos questions avec plaisir.

**La Présidente (Mme Grondin) :** M. Viau, Mme Brazeau, merci beaucoup. Donc, nous allons amorcer la période d'échange avec la partie gouvernementale. M. le ministre, vous avez une période de 16 minutes. Donc, la parole est à vous.

**M. Charette :** Merci, Mme la Présidente. Déjà, M. Viau, je vous rassure, vous vous demandiez si j'étais là, j'y étais depuis les tout, tout débuts. Donc, très heureux de pouvoir vous recevoir. Mme Brazeau, également un plaisir de pouvoir échanger avec vous. C'est un petit peu la norme, hein, on est pris avec des délais très serrés. C'est un temps de parole que je vais partager avec mes collègues. Mais déjà soulever quelques points et commencer par une admission. Malheureusement, je n'ai pas pu lire votre mémoire, là, on l'a reçu il y a quelques instants, tout juste, mais je vous assure qu'il sera lu avec toute l'attention méritée.

Je vais revenir sur tout ce qui est transports. Et je comprends, là, que c'était l'essentiel de votre présentation et c'est peut-être dans votre mémoire.

Sinon, je serais quand même intéressé de vous entendre sur le volet pesticides du projet de loi, si vous avez des commentaires. Si vous n'en avez pas, c'est bien, bien correct, mais c'est un des éléments importants du projet de loi, le resserrement au niveau des pesticides. On souhaitait, dès la première occasion, pouvoir donner suite au mandat d'initiative sur la CAPERN, on voulait donner suite aussi aux dernières connaissances, là, sur cet enjeu-là. Donc, très curieux. Et ce n'est pas une question piège. S'il n'y a pas d'opinion à ce moment-ci, là, on aura l'occasion, là, assurément, de s'en parler.

**M. Viau (Marc-André) :** Oui. Bien, écoutez, M. le ministre, bien content de constater votre présence. Désolé, l'angle de caméra ne me permettait pas de constater cette présence-là au début.

Concernant les pesticides, nous n'avons pas fait une analyse détaillée de cette section-là du projet de loi, malheureusement, par manque de temps, de ressources. La lecture que nous en avons faite, sommaire, nous indique que les articles du projet de loi n° 102 vont dans le sens... vont dans la bonne direction. Mais, au-delà de mentionner ce fait, je ne pourrais pas rentrer dans une conversation détaillée avec vous, malheureusement. Comme je vous dis, on a concentré notre analyse sur le projet de loi... sur les articles, là, sur la norme VZE et les véhicules zéro émission, donc... Mais, grosso modo, ça semble s'en aller dans la bonne direction. Évidemment, tout ça se vérifie dans les détails, quand on rentre dans le réglementaire. On verra rendus à cette étape-là.

• (12 h 20) •

**M. Charette :** C'est bien gentil. Merci du commentaire. Vous avez, en même temps, parfaitement raison, là, d'avoir accordé beaucoup d'importance au transport. On le sait, on le répète, c'est de loin notre principale source d'émissions. On peut, naturellement, ventiler le transport : voitures passagers, autant maritime, autant terrestre, autant camionnage lourd, et autres. Pour ce qui est du transport léger, donc véhicules passagers, j'entends bien ce souhait, là, exprimé, là, de ramener la barre de 2035 à 2030.

Ce que je disais à vos collègues et à nos partenaires, là, de Nature Québec un petit peu plus tôt, tout juste avant vous, en fait, on devrait, dans les prochaines semaines, prochains mois tout au plus, déposer un ajustement au niveau de la réglementation VZE. On le sait, cette loi est une loi importante, mais cette réglementation qui en découle doit forcément être renforcée si on veut atteindre nos objectifs. Donc, c'est une question de mois, là, tout au plus. J'aime mieux ne pas m'engager au niveau de l'échéancier, mais, très bientôt, on pourra renforcer cette norme-là.

On parle, oui, de 2035. Vous parlez du leadership qui peut être associé, là, au Québec. Nature Québec faisait essentiellement le même propos. Ce leadership-là est déjà exercé. Nous, cette année 2035 a été annoncée il y a presque un an jour pour jour. Jusqu'au moment de notre annonce, le Canada, lui, avait comme cible 2040. Et je suis convaincu... Ça n'a pas été dit comme tel, là, mais je suis convaincu que, si le Canada aujourd'hui parle de 2035, c'est parce que le Québec a fait ce geste. J'ai parlé récemment au ministre des Transports fédéral, et lui aussi souhaite que ce soit intégré dans leur législation et dans leur réglementation. Donc, je vais laisser le Canada, le gouvernement canadien faire les démarches en ce sens. Mais, à ce moment-ci, à ce jour, on est le seul État en Amérique du Nord, dans sa législation, à fixer un échéancier à la vente de véhicules à combustion, ce qui est déjà beaucoup. C'est vrai que je serais le premier heureux si on avait totalement des véhicules électriques vendus en 2030, mais, à ce moment-ci, je n'ai pas les garanties au niveau des approvisionnements, au niveau du déploiement du réseau qui est nécessaire. Mais, dans les faits, je ne perds pas espoir que 2030 devienne aussi une référence, que ce soit dans la loi ou pas.

Moi, je regarde beaucoup le marché, notamment, distribution d'essence. Cependant, par exemple, si le tiers de nos véhicules sur le réseau, en 2030, est électrique, si, en 2030, on est à plus ou moins 60 %, 65 % de véhicules vendus qui sont électriques, il va y avoir de moins en moins de distribution d'essence, de moins en moins de stations-services disponibles. Ça va entraîner une hausse, on peut le penser, du coût de l'essence. On peut penser aussi que, bien avant 2030, le coût d'un véhicule électrique sera comparable à son semblable à combustion, donc le marché va s'accélérer, et ce sera de moins en moins incitant pour un consommateur, une consommatrice d'acheter un véhicule à essence.

Bref, on est en discussion avec d'autres États, je ne vous en cache pas, notamment au niveau de la norme VZE. Notre partenaire naturel est la Californie, avec qui j'ai eu des échanges, encore, il y a très peu de temps. On a intégré d'autres associations, il n'y a pas si longtemps, quand j'étais à New York dans le cadre de la Climate Week, avec des États du nord-est des États-Unis. Bref, on souhaite créer un marché commun qui nous donne un pouvoir d'achat sur ce type de véhicule là, qui va garantir les approvisionnements.

Bref, je vous dis, 2030, ce n'est pas impossible. C'est un souhait, bien entendu, mais il fallait d'abord une loi qui fixe une échéance. Elle est à 2035, puis on va voir par la suite, là, au niveau du marché, comment on peut avoir une influence encore plus grande.

Vous avez bien raison, lorsque vous abordez la question du transport lourd, il faudra regarder, dans les prochaines semaines, les prochains mois, et à la COP, je dois vous avouer que ça a été largement discuté, toute la question de l'hydrogène, notamment. L'hydrogène ne peut pas être une solution partout sur la planète. Moi, de l'hydrogène qui est fait à partir du gaz naturel, ça ne m'intéresse pas, mais, si notre hydrogène, au Québec, pouvait être vert, parce que développé à travers l'hydroélectricité, ça peut devenir une option très, très intéressante, notamment pour l'industrie du camionnage lourd pour le longue distance. Donc, dans les prochaines semaines, prochains mois, mon collègue, là, aux Ressources naturelles aura certainement des réponses intéressantes à ce niveau-là.

Et vous me demandiez, au niveau de la norme VZE, est-ce qu'on peut inclure, justement, des camions plus lourds. Là aussi, il y a des discussions avec la Californie. On regarde ce que la Californie fait, la Californie regarde ce que l'on fait aussi en cette matière. Donc, il y aura très certainement des réponses prochainement.

Donc, c'est davantage des commentaires, mais je voulais répondre, justement, là, aux différents éléments que vous souleviez. Vous pouvez, naturellement, y répondre à votre tour, si vous le souhaitez, mais je sais que, très rapidement, mon collègue de Bourget souhaitera intervenir, là. Mais à vous la parole dans un premier temps.

**M. Viau (Marc-André) :** Brièvement, là, je préfère juste rebondir sur deux, trois éléments, là. Bien, écoutez, je dois saluer votre ouverture, là, pour 2030. Je comprends que ce n'est pas chose faite, mais l'ouverture est là. Donc, je souhaite vous en remercier.

Pour ce qui est du Canada en 2035, vous avez tout à fait raison. Et je ne l'ai pas mis dans mon allocution pour des contraintes de temps, mais c'était prévu au départ que je fasse mention du fait que le Canada a adopté 2035 parce qu'il y a des pressions qui sont venues, en raison, notamment, du leadership du Québec, sur la cible 2035. Donc, ceci est tout à l'honneur des gouvernements québécois qui se sont succédé et qui ont fait de l'électrification des transports une priorité.

Ce que vous dites au niveau des garanties pour l'approvisionnement est intéressant en ce sens, en lien avec ce leadership-là. Si le Québec est seul à demander 2030... C'est sûr qu'on ne construit pas vraiment de voitures au Québec, et donc les questions d'approvisionnement sont... se posent. Comme on l'a vu, l'impact du Québec, pour la cible de 2035, a pu avoir un impact sur le fédéral. Si on rabaisse à 2030, on pourra avoir un impact également sur le fédéral et on pourra avoir un impact sur l'approvisionnement. Donc, je pense qu'il y a cet effet d'entraînement là qui n'est pas à négliger.

D'accord avec vous également sur la question du transport lourd et bien content de vous entendre, là, sur le fait que l'hydrogène par gaz naturel n'est vraiment pas une option. Je pense que les intentions du gouvernement étaient claires à cet effet, mais de vous l'entendre le répéter ici nous rassure également. Donc, ce sera mes commentaires sur vos commentaires.

**M. Charette :** ...pas brimer mon et mes collègues, donc tout simplement vous remercier, là, pour votre présence parmi nous aujourd'hui. Merci.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Donc, M. le député de Bourget, il vous reste une enveloppe de six minutes.

**M. Campeau :** Merci, Mme la Présidente. Merci pour votre présentation. D'abord, un commentaire. Tout ce qu'on a entendu à la COP26, de gens qui... de pays, pardon, qui veulent réduire de x pour cent, c'est très encourageant. Et, en même temps, on est quand même dans les très, très rares où on peut dire qu'il y a une bonne partie, à peu près la moitié, qui est déjà identifiée puis qui est déjà à l'intérieur du Plan québécois des infrastructures. Il n'y a pas grand monde qui est rendu à cette étape-là de la réflexion. Alors, quand je vois des gens qui nous disent : On veut réduire de tant, tout ça... Tout le monde veut avoir des autos électriques, mais l'électricité est peut-être faite à partir du charbon, des fois. Ce n'est pas simple, ce bout-là, et j'ai l'impression que cet aspect-là est extrêmement important.

La question que j'aurais pour vous, c'est... Vous ne nous avez pas parlé beaucoup des bornes. Moi, j'ai l'impression qu'en... J'ose croire, j'ai un espoir qu'en 2025 le prix des voitures ne sera pas plus élevé pour les autos électriques. Puis ça semble être ce qui s'en vient. Bien, si on a une bonne rapidité de recharge puis une bonne disponibilité, bien, je pense qu'il va y avoir un tournant majeur. Vous n'avez pas beaucoup parlé des bornes. Est-ce que vous trouvez que le déploiement actuel va dans le bon sens, ce qui a été annoncé un peu par le gouvernement, un peu beaucoup par Hydro-Québec aussi?

**Mme Brazeau (Andréanne) :** Bonjour, M. Bourget. Pour ma part, au niveau de cette question-là, je dirais que le déploiement des bornes est une des mesures qui vont favoriser l'électrification des transports. Ça va aussi de pair avec toutes les autres solutions qu'on peut mettre en oeuvre, que ce soit un système de redevance-remise, des voies réservées aux véhicules électriques. Il y a toutes sortes de solutions, là, qu'on peut déployer pour encourager ça.

Par contre, au niveau des bornes, l'enjeu qu'il y a actuellement se situe beaucoup pour les blocs-appartements en milieu urbain, là où on voit... où c'est très difficile pour les locataires d'aller chercher ces bornes-là, d'installer ces bornes-là. Ça, ça va... Ça risque d'être un enjeu dans les prochaines années, assurément. Mais je dirais que, tout comme les subventions qui sont offertes aux citoyens, aux individus, pour augmenter le nombre de véhicules sur les routes, le soutien pour les bornes va de pair.

**M. Campeau :** Deuxième question que j'aurais, c'est : Quand vous parlez de réduire les camions légers, par exemple, est-ce que, quand vous parlez de 2030 ou 2035, vous voyez qu'on devrait interdire tous les véhicules ou on devrait y aller par étapes, selon la cylindrée, selon le VUS, pas VUS? Avez-vous une stratégie, en arrière de ça, que vous proposez?

• (12 h 30) •

**M. Viau (Marc-André) :** Je vais laisser Andréanne compléter. Juste avant, simplement pour mentionner que c'est le Plan pour une économie verte qui place les intentions du législateur ou annonce les intentions du législateur d'étendre la norme VZE aux véhicules lourds, transport de marchandises. Donc, c'est dans ce sens-là qu'on a abordé la question, qu'on aimerait mieux connaître les intentions. On ne parle pas d'interdiction tout de suite étant donné que les alternatives ne sont pas encore tout à fait développées. On a parlé de l'hydrogène vert, notamment, qui est effectivement une des solutions. On a des constructeurs également ici, au Québec. Mais peut-être qu'Andréanne peut compléter.

**Mme Brazeau (Andréanne) :** Oui. Bien, en fait, pour apporter quelques précisions au niveau de la question, en fait, quand on parlait de gros véhicules ou de camions légers, dans le fond, on parle vraiment, là, de ce qui est VUS, camionnettes, tout ça. Donc, c'est vraiment ces véhicules-là qui nous empêchent d'atteindre nos cibles. Bien, en fait, le transport de marchandises aussi, ses émissions sont en augmentation. Donc, c'est vraiment les deux secteurs prioritaires, là, en transport routier.

Une fois ça dit, l'approche qu'Équiterre a, en fait, c'est que l'électrification des véhicules ne doit pas être une fin en soi mais doit être un moyen pour réduire nos émissions de GES.

Et, en parallèle à ça, travailler à réduire la taille des véhicules, étant donné qu'ils ont beaucoup d'impact, c'est important aussi. On ne peut pas imaginer qu'en 2050, par exemple, l'ensemble des véhicules qui vont être sur nos routes soient électriques mais également de très grande taille. Tu sais, dans une optique de transition écologique, il va falloir penser à réduire la taille des véhicules. Et c'est certain que ça va de pair avec l'électrification. Donc, l'un n'exclut pas l'autre. La taille des véhicules a des impacts, là, qui vont bien au-delà des GES, là, donc, bien sûr, sur la congestion, l'espace disponible en ville, sur, même, la sécurité des piétons, piétonnes et des cyclistes, par exemple, là, et tout plein d'autres enjeux. Donc, c'était vraiment, là, l'approche qu'on... bien, c'était vraiment l'enjeu qu'on souhaitait souligner dans notre intervention.

**M. Campeau :** O.K.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Ça va?

**M. Campeau :** Combien il reste de temps?

**La Présidente (Mme Grondin) :** Il vous reste une minute, M. le député.

**M. Campeau :** Bien, je veux juste prendre un exemple, et c'est un commentaire, mais c'est un peu en ligne avec ce qu'on a dit auparavant. Il y a une usine de démonstration de recyclage de batteries qui existe, et, bizarrement, elle est à Anjou. C'est drôle que ce soit en milieu urbain, en tout cas, mais... Et, vraiment, eux autres, ils sont déjà prêts à recycler les batteries, mais ils n'ont pas de batteries, parce que les batteries sont toujours utilisées sur les voitures. Et c'est un bel exemple de voir quelque chose qui est en train de se développer, qu'on a déjà disponible, qu'ils sont en train d'améliorer et qui va nous aider beaucoup par rapport à tout ce qu'on vient de discuter ce matin. Je trouvais un moyen de... Je voulais parler de ça en même temps, puisqu'il restait 40 secondes. Merci de votre présentation.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Donc, merci beaucoup, M. le député. Donc, nous allons poursuivre les échanges avec l'opposition officielle, et je cède, donc, la parole au député de Viau. M. le député, vous avez une enveloppe de 11 minutes.

**M. Benjamin :** Merci. Merci, Mme la Présidente. Bonjour, M. Viau, content de vous voir. Bonjour, Mme Brazeau. Donc, merci pour votre présentation. Évidemment, j'ai pris, comme le ministre a souligné tout à l'heure... j'ai pris connaissance, il y a quelques minutes, de votre mémoire. J'ai bien compris qu'évidemment il y a une question de temps, de ressources, mais, sachant l'expertise d'Équiterre dans toutes sortes de dossiers relatifs à la protection de l'environnement, j'aurais quand même aimé vous entendre sur d'autres enjeux, sur l'enjeu des pesticides, sur l'enjeu des mines, sur l'enjeu de la protection des arbres aussi. J'aurais vraiment souhaité vous entendre. Mais, tout compte fait, le mémoire qu'on a devant nous, je crois que c'est un mémoire très étoffé qui va nous permettre, je crois, de pouvoir nous alimenter, nous outiller, et notamment lors des études détaillées.

Ma première question, quand on va à la page 4 de votre mémoire, le dernier paragraphe, et je vous cite, vous dites : «Il est préoccupant de constater que l'analyse de l'impact du règlement sur la norme VZE prévoit plutôt une hausse des émissions.» Et vous poursuivez plus loin, vous dites : «De toute évidence, la révision du règlement envisagée par le gouvernement est incompatible avec les impératifs associés à la crise climatique et à la responsabilité historique du Québec.» J'aurais aimé vous entendre là-dessus.

**Mme Brazeau (Andréanne) :** Je peux y aller. En fait, j'amène... j'attire votre attention sur le graphique qui est présent dans le mémoire, donc, à la fin de la page 5... en fait, au haut de la page 5. Vous allez pouvoir constater, en fait, que les émissions de GES... la réduction des émissions de GES prévue pour les véhicules légers, avec le projet de règlement qui est envisagé, arrive, pour 2030, à une hausse. En fait, donc, ce n'est pas une réduction, c'est une hausse. Donc, comme Marc-André l'a souligné dans son intervention, en 2030, on s'attend à une hausse de 7,1 % des émissions des véhicules légers. Donc, c'est à ce niveau-là que c'est absolument incompatible avec ce qui est annoncé dans le PEV, dans le plan... dans la Politique de mobilité durable.

**M. Viau (Marc-André) :** C'est ça. Et c'est une hausse... Juste pour préciser, c'est une hausse par rapport aux années 90. Donc, on est sur une pente descendante, mais, pour arriver de 7,1 %... plus 7,1 %, par rapport à 1990, à moins 37,5 %, comme je l'ai dit, en cinq ans, il y a du travail à faire. Et on se rappelle que la cible de moins 37,5 % est par rapport à 2030. Donc, il y a certaines incompatibilités ici qui devraient être résolues, à notre avis.

Et, pour faire référence à votre commentaire du début, j'aimerais aussi être en mesure de parler sur tous les enjeux que vous avez mentionnés. Malheureusement, pour les contraintes de temps et de ressources, je ne suis pas en mesure de me prononcer sur les mines, mais il y a plein de gens compétents au sein des organismes de la société civile qui peuvent le faire.

**M. Benjamin :** Merci. À la page 7 de votre mémoire, donc, au niveau... dans le paragraphe des commentaires, vous suggérez, donc, une de vos recommandations... en fait, vous recommandez d'aller plutôt avec une cible au plus tard le 31 décembre 2030, donc de devancer sur cinq ans. Donc, j'aurais aimé peut-être que vous partagiez avec nous, en fait, les arguments derrière cette recommandation.

**Mme Brazeau (Andréanne) :** Oui. Bien, je peux commencer, et Marc-André complétera. Donc, comme on le sait, le Québec est un leader en électrification des transports. On sait qu'on a toutes les ressources, on a le contexte économique pour accélérer cette électrification-là. On sait aussi que les véhicules légers représentent une part absolument énorme des émissions de GES du Québec et qu'inévitablement il faut passer par là pour atteindre nos cibles climatiques. Donc, avec tous ces éléments-là en compte, on sait qu'on est capables de rehausser l'ambition au niveau de l'interdiction.

Il y a plusieurs pays qui l'ont fait à l'international. Il y a plusieurs approches, même, qui sont envisageables. Il y a le Royaume-Uni, par exemple, qui a annoncé qu'à partir de 2030 ce seraient les véhicules hybrides rechargeables et les véhicules entièrement électriques qui seraient vendus, et, en 2035, on éliminerait les véhicules hybrides rechargeables. Donc, il y a plusieurs scénarios qui peuvent être envisagés pour rehausser l'ambition, mais on pense que le Québec a toutes les compétences et les conditions pour y arriver.

Et, comme on l'a dit aussi, ça permet aussi de rehausser l'ambition du reste du continent, du reste du pays. Donc, comme on l'a vu avec l'annonce du Canada, qui a rejoint le Québec pour la cible de 2035, pourquoi ne pas viser encore plus loin et aller... et rehausser nos efforts dans ce secteur-là?

**M. Benjamin :** Merci. Pour ce qui est des redevances... Pour ce qui est des redevances, vous constatez que la redevance, donc — et ça, c'est à la page 9 de votre mémoire — annoncée représente, en fait, le maintien du montant établi depuis 2018 et vous suggérez qu'il y ait une révision à la hausse de cette redevance-là pour la période de conformité commençant en 2025. Je me demandais : Est-ce que vous avez eu la chance de pouvoir faire une analyse sur à quoi pourrait ressembler cette hausse de la redevance?

**Mme Brazeau (Andréanne) :** Oui. En fait, notre recommandation, c'est qu'elle suive le coût de la vie, en fait. Le fait que ce soit le même niveau que lors du début de la norme VZE, qui était en 2018, si je ne m'abuse, donc, c'est incohérent, dans le fond, avec le fait que l'IPC, lui, continue d'augmenter. Et donc c'est vraiment ça, l'idée derrière. Donc, si on n'augmente pas la redevance à payer, c'est comme si elle était réduite, dans les faits.

**M. Benjamin :** Merci. Je comprends très bien aussi que le titre de votre mémoire, c'est *Clé de voûte pour atteindre la cible climatique et maintenir notre leadership en électrification*, mais la question que je... On a reçu d'autres groupes qui, tout à l'heure... Vous avez axé beaucoup sur les enjeux d'électrification des transports, mais qu'en est-il... En lisant votre mémoire, je ne sais pas si c'est là, donc, je l'ai parcouru rapidement, il ne semble pas d'avenue, pour vous... il n'y a pas de proposition sur les enjeux de réduction du parc automobile. Est-ce que, pour vous... Est-ce qu'il y a un aspect, dans votre mémoire... Est-ce que, dans le mémoire, vous en parlez, de la nécessité de parler aussi de la réduction du parc automobile?

• (12 h 40) •

**Mme Brazeau (Andréanne) :** Oui, absolument. En fait, c'est au tout début, parce qu'effectivement c'est au coeur de notre position. Donc, en fait, juste après la section A propos du projet de loi n° 102, on a la section La mobilité durable au Québec : la sobriété d'abord. Puis les premiers chiffres, là, qu'on évoque, c'est justement que le parc de véhicules a augmenté de 66 %, ce qui est une hausse trois fois plus importante que la croissance démographique de la province. Donc, dans ce contexte-là, en plus d'électrifier les véhicules, qui n'est certainement pas une fin, comme je le mentionnais, mais un moyen, on veut... on doit vraiment travailler à réduire le nombre de véhicules sur les routes. Ça, c'est la priorité numéro un, ça, c'est certain.

**M. Viau (Marc-André) :** Et ne pas compenser l'augmentation du parc de véhicules par une augmentation de la capacité routière, et c'est l'essence même de l'intervention, et tenir compte également du fait que le parc de véhicules est non seulement plus important, est non seulement en croissance, mais la taille des véhicules individuels est également en croissance. Donc, les véhicules... l'empreinte des véhicules est plus grande sur la route. Ça ajoute à la congestion, ce qui fait en sorte qu'on se retrouve avec des situations où est-ce qu'on a plus de congestion.

**M. Benjamin :** Une autre question que j'ai le goût de vous soumettre, c'est sur les enjeux. Au-delà des normes VZE comme solution contre les GES, est-ce que... dans votre mémoire, est-ce que vous en parlez, de, par exemple, l'impact des infrastructures, l'impact des batteries? Donc, est-ce que vous en parlez, dans votre mémoire, ou, du moins, est-ce qu'il y a une réflexion là-dessus chez vous?

**M. Viau (Marc-André) :** Il y a une réflexion là-dessus, définitivement. Je laisserais ma collègue compléter. Notre intervention se concentre vraiment sur les articles du projet de loi. On peut toucher à d'autres éléments par la bande, on peut toucher à l'impact de la mobilité sur l'aménagement du territoire, mais on s'est concentrés, là, vraiment un petit peu plus sur ce qui était dans le texte de loi. Andréanne.

**Mme Brazeau (Andréanne) :** Oui. Merci. Bien, justement, je voudrais ajouter qu'en ce moment il y a aussi une consultation sur le projet de règlement qui vise la réforme de la REP, donc la responsabilité élargie des producteurs, et qui va intégrer pour la première fois les batteries de véhicules électriques. Et, dans ce cadre-là, Équiterre participe et est en train de finaliser ce mémoire, là, au moment où on se parle. Puis, justement, l'approche qu'on propose, c'est vraiment de s'assurer que l'électrification est gérée de manière structurante, de manière complète, et que le réemploi va être favorisé, tout comme la durée de vie des batteries. Donc, c'est vraiment... C'est ça, c'est une partie centrale aussi, là, de notre position et de notre vision de l'électrification, qui doit viser... qui doit miser et tendre vers la réduction à la source.

**M. Benjamin :** Donc, ma dernière question, donc, concerne... Est-ce que l'ambition... Ce que vous constatez actuellement... Est-ce que vous constatez que les propositions qu'on a devant nous manquent d'ambition? Sinon, qu'est-ce que vous avez comme piste à nous soumettre pour s'assurer que le Québec soit vraiment ambitieux à ce niveau-là?

**M. Viau (Marc-André) :** Bien, comme j'en ai parlé avec le ministre un peu plus tôt, ce qu'on constate, c'est qu'on pourrait être plus ambitieux. On a été ambitieux dans le sens où on a amené une réglementation, on a amené une cible pour 2035. Maintenant, ce qu'on dit, c'est : Soyons plus ambitieux que 2035, tirons l'ensemble des législations canadiennes vers le haut et ramenons cette cible-là à 2030. Ça fait partie de nos recommandations.

L'autre recommandation, c'est également une autre recommandation importante, c'est attaquons-nous à la question de la publicité. La publicité a un impact. Tout ce que les constructeurs et les concessionnaires font a un impact sur ce qui est acheté par les consommateurs.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Merci, M. Viau. Je dois malheureusement vous interrompre parce que le bloc est terminé. Nous allons poursuivre les échanges avec le deuxième groupe d'opposition. Et cette fois je cède la parole à mon collègue député de Laurier-Dorion. Vous avez 2 min 45 s.

**M. Fontecilla :** Merci, Mme la Présidente. Écoutez, j'aimerais... Merci beaucoup de nous présenter votre mémoire.

J'aimerais revenir sur la question du transport lourd et semi-lourd. J'aimerais que vous soyez davantage explicites, là, sur les pistes de solution. On sait que le transport lourd n'est pas ciblé par l'interdiction de 2035, alors qu'il produit une part importante des gaz à... des GES, là. Donc, vous proposez 2025. C'est déjà une cible. Mais quel est le rôle du législateur pour accélérer et envoyer un signal, là, auprès des constructeurs, là, pour remplacer les véhicules lourds par les véhicules légers, et s'il y aurait d'autres avenues qui pourraient être envisagées aussi concernant le domaine du transport?

**Mme Brazeau (Andréanne) :** En fait, au niveau du transport lourd, ce qu'on constate au Québec actuellement, c'est qu'on n'a pas de cible. Par exemple, si on compare avec les véhicules légers, où, en 2035, on veut mettre fin à leur vente, on n'a pas de telle cible pour le transport lourd, le transport lourd, qui inclut les camions de livraison, les autobus scolaires, etc. Bon, il y a des cibles pour les autobus scolaires, mais on parle vraiment, là, du transport de marchandises, qui est vraiment, là, ce qui fait augmenter les émissions de GES en transport. Donc, ce qu'on propose, c'est d'au moins établir des cibles où on va avoir 100 % de vente de véhicules lourds.

Par ailleurs, on sait qu'on se fie beaucoup à la Californie au niveau de l'ambition. Eux ont des cibles qui sont fixées à 2040 et 2045 pour le transport lourd. Et donc on pense que la première étape serait définitivement de se donner un objectif pour électrifier tous nos véhicules qui servent au transport de marchandises. Ça, c'est la première étape.

Puis, ensuite de ça, comme c'est prévu dans le PEV, le PEV prévoit une norme VZE comme celle pour les véhicules légers mais pour les véhicules lourds. Par contre, il n'y a pas d'échéancier, il n'y a pas de moment. Donc, selon ce qu'on voit, ce n'est pas durant la première période de mise en oeuvre du PEV. Donc, ce qu'on demande, c'est d'accélérer cette mesure-là puis d'avoir un plan plus précis au niveau de ce qui va se passer pour le transport lourd.

**M. Fontecilla :** Merci. Concernant la publicité, moi, je partage, ma formation politique aussi, tout à fait votre vision de limiter, à tout le moins, là, les publicités sur les voitures. C'est relativement nouveau comme débat. Mais à quoi attribuez-vous cette réticence à considérer la publicité comme un moyen efficace, là, dans la lutte aux changements climatiques?

**La Présidente (Mme Grondin) :** ...cinq secondes.

**M. Viau (Marc-André) :** Je ne sais pas s'il y a énormément de réticences, mais je sais qu'on va bannir la vente d'autos à essence, mais qu'on continue à en faire la publicité. Alors, il y a une incohérence.

**La Présidente (Mme Grondin) :** M. Viau, je suis désolée, on doit passer au troisième groupe d'opposition. Je cède donc maintenant la parole au député de Jonquière pour terminer ces échanges. M. le député, vous avez 2 min 45 s.

**M. Gaudreault :** Merci. Moi, quand j'étais jeune, je me souviens des publicités, dans les journaux, dans les revues, sur la cigarette, qui étaient très associées à un style de vie, par exemple, là, Marlboro, avec le cow-boy dans le désert. La Matinée Extra Douce était associée aux femmes qui fumaient. J'ai une de mes tantes qui fumait des Craven A Menthol parce qu'elle avait l'impression que ça causait moins de problèmes de santé. Et pourtant, on le sait, la cigarette est associée au cancer, ça a été démontré. Est-ce que de bannir la publicité est la meilleure façon de lutter contre les changements climatiques? Non, mais ça envoie un signal. À la COP25, moi, j'ai entendu Greta Thunberg nous dire : C'est du blablabla.

Alors, moi, je pense qu'il faut passer à l'action. Alors, je vous annonce tout de suite que ma formation politique, moi, comme député membre de cette commission, on va déposer un amendement éventuel. On vous l'enverra à l'avance.

Et je vois, dans les conclusions d'Équiterre, qu'ils proposent d'agir, à l'article 87 du projet de loi n° 102, pour amener un encadrement, voire une interdiction de la publicité des véhicules à essence énergivores. Moi, quand je vois les pubs de F-150 qui traversent des zones de boue, des montagnes, quasiment comme le Grand Schtroumpf, là, qui amène toute sa communauté de Schtroumpfs en haut de la montagne puis qui n'arrive jamais, mais avec le F-150 on va y arriver, alors qu'il n'y a jamais personne qui fait ça, sauf très rarement, avec un pickup, là, par exemple, des gens qui travaillent...

Donc, on va proposer un amendement, je vous le dis tout de suite, pour limiter la promotion, la publicité des véhicules à essence. Vous en parlez dans votre conclusion. Si vous voulez nous envoyer des suggestions pour nous aider... Parce que moi, je n'ai pas tout un ministère avec moi, là, pour proposer ça. Le ministère, il est derrière moi, il mesure 5 pi 4 po. Alors, on va travailler pour faire cet amendement, puis je serais preneur de vos suggestions.

**Mme Brazeau (Andréanne) :** Ça va nous faire plaisir.

**M. Viau (Marc-André) :** Oui. On sera heureux de partager certaines idées qu'on a, on a fait un rapport essentiellement là-dessus très récemment, surtout si ça contient les mots «Grand Schtroumpf». Ce sera encore plus plaisant.  
• (12 h 50) •

**La Présidente (Mme Grondin) :** Donc, il vous reste 15 secondes, M. le député.

**M. Gaudreault :** Bien, c'est très bien. Évidemment, j'aurais aimé vous entendre aussi sur les autres volets du projet de loi. Je vous invite, si vous... Je sais que vous manquez toujours de temps, mais, si, dans les prochains jours, vous réfléchissez, par exemple, sur la question des pesticides ou autres, envoyez-le à la commission, et la secrétaire de commission nous en informe, à ce moment-là. Puis, même si c'est durant nos travaux, ce n'est pas grave, c'est recevable et ce sera très utile pour nous. Merci.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Merci beaucoup, M. le député.

**M. Viau (Marc-André) :** Bien reçu. Merci.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Donc, M. Viau, Mme Brazeau, merci beaucoup pour votre contribution à nos travaux.

Je suspends ces derniers quelques instants... en fait, je suspends la commission jusqu'à 15 heures cet après-midi. Merci.

*(Suspension de la séance à 12 h 51)*

*(Reprise à 15 h 05)*

**La Présidente (Mme Grondin) :** Donc, nous allons commencer... Donc, à l'ordre, s'il vous plaît! La Commission des transports et de l'environnement reprend ses travaux.

Nous poursuivons les consultations particulières et auditions publiques sur le projet de loi n° 102, Loi visant principalement à renforcer l'application des lois en matière d'environnement et de sécurité de barrages, à assurer une gestion responsable des pesticides et à mettre en oeuvre certaines mesures du Plan pour une économie verte 2030 concernant les véhicules zéro émission.

Y a-t-il consentement pour permettre à la députée de Rouyn-Noranda—Témiscamingue de reprendre ses fonctions comme membre de la commission, et donc de mettre fin au remplacement annoncé ce matin? Donc, il y a consentement? Elle était... Donc, il y a consentement.

Cet après-midi, nous entendrons les organismes suivants, soit le Regroupement des organismes de bassins versants du Québec et le Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec.

Je souhaite donc la bienvenue aux représentants du ROBVQ, M. Madison, Mme Dauphin. Félicitations, nouvelle directrice générale, donc, toutes mes félicitations!

Je vous rappelle que vous disposez de 10 minutes pour votre exposé, après quoi nous allons procéder à la période d'échange avec les membres de la commission. Je vous invite donc à vous présenter et à débiter votre exposé.

### **Regroupement des organismes de bassins versants du Québec (ROBVQ)**

**M. Madison (Mathieu) :** Merci, Mme la Présidente. Mon nom est Mathieu Madison. Je suis président d'Abrinord, l'Organisme de bassin versant de la rivière du Nord, mais aussi président du Regroupement des OBV du Québec. Je suis accompagné de Karine Dauphin, nouvellement directrice générale du ROBVQ, avec moi aujourd'hui.

On va y aller tout de suite avec la présentation de certains aspects de notre mémoire qui a été déposé, là. On ne va pas pousser nécessairement dans le sens de tout ce qu'on a écrit là-dedans mais surtout présenter quelques éléments, là.

D'abord, d'entrée de jeu, on va préciser aussi qu'on s'est attardés spécifiquement à la disposition modificative, c'est-à-dire l'article 11, qui vient modifier l'article 14 de la loi sur l'eau, là, qu'on l'appelle. Donc, on n'a pas nécessairement traité d'autre chose, dans le projet de loi, que cet aspect-là, là.

En préambule, on veut souligner notre avis favorable, là, à cette modification-là, là, à l'article 11, pas mal dans son ensemble, là. On trouve qu'il y a une nette amélioration. Il y a beaucoup de choses intéressantes là-dedans qui viennent reconnaître, en fait, le rôle des OBV au Québec et aussi le type d'accompagnement, le type de travail qu'on fait avec les acteurs du milieu dans les différentes régions du Québec. Donc, notre intention aujourd'hui, c'est de remercier le gouvernement pour cette action. Ça fait 20 ans, quand même, qu'on existe, on fêtait le 20 ans voilà quelques jours, et c'est normal, en amélioration continue, de venir revoir, en quelque sorte, le libellé de la loi qui nous fonde, là, qui nous crée, là.

Donc, notre intention, dans notre participation d'aujourd'hui, ce n'est aucunement de critiquer la proposition, les dispositions, c'est... On embrasse bien ce qui est apporté. On veut surtout mettre en valeur, en fait, certains aspects de ce libellé-là et discuter plus précisément de certaines bonifications qu'on peut apporter pour encore plus mettre en valeur le travail de nos OBV au Québec.

Donc, si on revient sur le contexte rapidement, là, la loi sur l'eau a établi les mesures liées à la gouvernance sur l'eau et les milieux associés, et c'est là-dedans, entre autres, qu'on vient créer les 40 organismes de bassin versant

au Québec. Et c'est là-dedans aussi qu'on mentionne qu'on a un outil à notre disposition, qui s'appelle le plan directeur de l'eau, qui est un outil de planification stratégique qui est au coeur des organismes de bassin versant partout au Québec. Et on précise, entre autres, qu'on doit prendre en compte le point de vue des différents ministères, des organismes, des communautés métropolitaines mais aussi tous les acteurs du milieu, là, c'est-à-dire les acteurs économiques, les acteurs communautaires, les municipalités et les citoyens, dans la manière qu'on crée ce plan directeur de l'eau là.

Donc, ça, c'est le contexte, si on veut, là. Donc, la planification stratégique, c'est quelque chose qui se fait depuis un certain temps. Il y a certains OBV qui ont déjà une deuxième... le deuxième PDE dans leur existence, là, et on s'en va vers la troisième mouture dans certains cas.

Si on résume rapidement les propositions qu'on discute dans notre mémoire, là, on vient surtout, disons, valoriser l'aspect mise en oeuvre de la gestion de l'eau au Québec. On aimerait positionner les OBV comme au centre de ça, là. Donc, c'est un des aspects qu'on a apportés.

• (15 h 10) •

Le second, c'est le fait qu'on est prêts. En fait, le milieu est très prêt à passer à l'action au niveau des actions qui sont identifiées dans les plans de direction de l'eau. Ça fait qu'on voit une transition, si on veut, de la planification stratégique vers l'action collective pour atteindre les objectifs des plans directeurs de l'eau. Ça fait qu'on voit quelque chose d'intéressant, dans le projet de loi, qui montre qu'on s'en va vers ça.

Le troisième point qui est vraiment dans notre rôle, en fait, là-dedans, c'est l'appui, si on veut, à l'action de nos acteurs du milieu. Puis c'est là-dessus qu'on va passer peut-être un peu plus de temps, là. Il y a d'autres aspects, mais on ne prendra pas le temps d'en discuter nécessairement dans le 10 minutes, là.

Premièrement, j'aimerais parler de la reconnaissance du mandat des OBV. Puis c'est pour ça que, dans notre proposition, tout de suite après les deux points, là, si vous avez le tableau avec vous, là, on parle de mettre la réalisation de la gestion intégrée de l'eau... concertée des ressources en eau directement au premier plan, là, dans la proposition. Mais... C'est bon? Donc, on met directement en premier plan et on considère que les sous-articles, le i à vi, là, c'est comme des sous-aspects de ça, là. Donc, c'est là-dessus, en fait, qu'on passe en premier, en mentionnant l'importance qu'on réalise la gestion intégrée et concertée des ressources en eau pour un bassin versant sur la zone de gestion intégrée, et que ça, ce soit le mandat central des OBV, tel qu'on le précise à la Politique nationale de l'eau et qu'on le précise aussi à la Stratégie québécoise de l'eau. Donc, c'est un peu dans ce sens-là qu'on proposait ça.

Le deuxième point, c'est celui du processus de concertation. Le libellé mentionne de... la coordination, si on veut, d'une table de concertation. Nous, on allait davantage vers le processus de concertation plutôt que le terme «table de concertation». C'est, entre autres, un libellé avec lequel nous nous sommes entendus avec la direction générale de la gestion des eaux dans nos différentes discussions dernièrement, là, mais aussi sur le fait qu'on trouve que c'est important de revenir un peu sur un aspect qui était dans la loi sur l'eau à l'origine, qui était celui qu'on doit composer, la gouvernance de l'eau, dans nos OBV, avec des acteurs de l'eau qui sont issus de différents milieux dans une proportion équilibrée, là. Ça, c'est un élément qui était... qui n'a comme plus... qui n'est plus là dans le projet de loi, mais qu'on trouvait important de s'assurer que tous les acteurs avaient leur place, en fait, à notre table de gouvernance de l'eau, là.

Ensuite, le dernier point qu'on voulait apporter, c'est celui du passage à l'action. La gestion de l'eau au Québec, on fait de la planification stratégique depuis plusieurs années. Maintenant, on croit que le milieu, il est prêt à passer à l'action. On ne pense pas que l'OBV est nécessairement un acteur d'intervention, c'est-à-dire que lui-même porte les actions tout seul, mais plutôt un acteur qui favorise l'engagement des acteurs du territoire, qui les appuie et qui les aide à mettre en place les actions qui sont au plan directeur de l'eau. Donc, quand on concerte, on fait appel à la collaboration de tout le monde, on fixe des objectifs qui sont collectifs. C'est ce qu'on fait dans le plan directeur de l'eau. Quand on mobilise, on fait appel à l'action et à l'engagement.

En fait, le mot «mobilisation» se retrouve souvent dans le projet de loi. On trouve ça superintéressant. Quand on appuie, on fournit des moyens d'action. Quand on appuie, on donne un sens aux actions, on s'assure qu'elles sont intégrées, que les actions sont cohérentes, qu'elles sont optimales. Puis ça, c'est un rôle qu'on fait déjà, en fait, dans les différents organismes de bassin versant sur le territoire.

Puis, l'OBV, de sa position qui est neutre, de sa position qui est capable d'avoir une vision d'ensemble du bassin versant, de leurs problématiques, on considère qu'on est mieux placés aussi pour déterminer c'est quoi, les répercussions, les retombées des actions, et comment les mettre en oeuvre d'une manière intégrée et optimale. Et aussi, quand on appuie, on peut aussi contribuer à la bonification des objectifs du projet, on peut aussi contribuer à l'optimisation des ressources qui sont utilisées pour mettre en oeuvre ces actions-là, on peut aussi mettre en valeur les compétences, renforcer les compétences des acteurs du milieu et aussi créer des partenariats, là.

Donc, en quelque sorte, ce qu'on est en train de dire, c'est qu'après 20 ans d'existence les OBV sont maintenant chefs de file dans ce qu'on appellerait le secteur d'activité de l'action collective. On est une fierté québécoise qui est issue de 20 ans d'investissements, de développement, d'innovations sociales sur le territoire du Québec, dans différentes régions. Ça fait 20 ans qu'on crée des partenariats avec le milieu municipal, avec les agriculteurs, avec les entreprises, avec les communautés à travers les régions du Québec, et notre expertise, c'est spécifiquement ça, là, c'est vraiment d'appuyer et de soutenir le milieu, qui porte les actions sur l'eau, et s'assurer que tout se fait de manière cohérente.

Donc, c'est un peu dans ce sens-là qu'on est contents de voir que le projet de loi, c'est une nette amélioration continue de... qui permet de vraiment reconnaître le travail des OBV au Québec. Les propositions qu'on fait, dans le mémoire et aussi aujourd'hui, sont dans le sens de renforcer un peu cette reconnaissance-là mais aussi de bonifier un peu la manière dont les choses sont présentées pour qu'on puisse continuer à faire cette action-là dans le futur. Merci.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Donc, merci, M. Madison. Nous allons amorcer les échanges avec la partie gouvernementale. Et donc, M. le ministre, vous avez un bloc de 11 minutes. Et la parole est à vous.

**M. Charette :** Merci, Mme la Présidente. Et je vais confirmer que je vais partager mon temps de parole, surtout que mon estimé collègue de Bourget pilote les travaux, là, du Forum d'action sur l'eau. Merci. Un gros, gros merci d'être avec nous, M. Madison, Mme Gendron. Félicitations pour votre nouvelle nomination, mais également félicitations à l'organisme pour ses 20 ans! Et vous avez tout à fait raison, vous êtes devenus un incontournable au niveau de la gestion intégrée, là, à travers les différents bassins versants. C'est la raison pour laquelle on avait déterminé comme priorité le renouvellement de la convention. Et bien heureux, là, de vous savoir à bord et partenaires encore pour les prochaines années. Vous êtes définitivement, là, un incontournable.

Hier, on recevait la FQM, qui nous parlait, justement, de la collaboration avec les différents organismes de bassin versant. Là, je regarde le non-verbal. Je ne voulais pas voler de questions à des collègues à travers le sujet évoqué. Et je suis convaincu que mon collègue de Jonquière va pouvoir compléter. Parce qu'il faut juste comprendre les visées de chacun. Je pense que la FQM vous présentait aussi comme des partenaires incontournables. J'ai cru comprendre, par contre, qu'ils souhaitaient avoir un rôle de coordination de l'action des organismes de bassin versant, par territoire, à tout le moins. Je suis curieux. Quelle est votre relation avec les associations municipales? Et comment la collaboration peut être encore bonifiée, en quelque sorte?

**M. Madison (Mathieu) :** Bien, d'abord, sur les conseils d'administration de chacun de nos organismes de bassin versant, le milieu municipal a toujours une place. En fait, dans la plupart de nos OBV... Il y en a qui existaient même avant l'entrée en vigueur de la loi et ont été formés, en quelque sorte, par les acteurs municipaux. Donc, en général, ils ont le même... la même représentation que les autres types d'acteurs du milieu qui sont sur le conseil d'administration.

Il y a aussi, après, le processus de concertation qui est souvent distinct, disons, de la table de gouvernance de l'organisme, c'est-à-dire qu'on tient des tables de concertation ou des processus de concertation dans lesquels, encore une fois, le milieu municipal est toujours présent. En réalité, le milieu municipal est au centre et est au coeur de plusieurs actions collectives qui sont en place, qui se font en place mais qui sont aussi à mettre en place dans le futur. Donc, le milieu municipal est toujours présent.

Maintenant, si on parle du rôle de gouvernance, je pense que nous, on a toujours prôné l'importance que ce soit une gouvernance qui est partagée, qui est participative, dans laquelle tout le monde a un peu son mot à dire. Et ce qu'on recherche, c'est le consensus, là. Donc, le point de vue de tout le monde doit être pris en compte. Donc, nous, on croit qu'absolument le milieu municipal a sa place. Donc, je ne comprends pas nécessairement dans quel contexte le milieu municipal voudrait prendre un rôle plus prépondérant, c'est-à-dire de prendre le contrôle, si on veut, de la gouvernance de l'eau.

Mais, cela dit, il y a certainement beaucoup d'actions que le milieu municipal va être au coeur de l'action qui est à entreprendre. Puis ce n'est pas nécessairement l'organisme de bassin versant qui veut prendre le contrôle de ça, ce n'est pas du tout notre rôle, mais nous, on est là pour appuyer, justement, le milieu municipal avec les autres acteurs qui croient, comme le municipal, à l'importance de l'eau au Québec, pour que les actions qui sont prises soient faites de manière optimale, intégrée, puis qu'on évite les retombées négatives, là, par la bonne foi de tout le monde, là. Donc, ce serait un peu la réponse que je donnerais, Mme la Présidente.

**M. Charette :** Et, sans personnaliser à des individus ou des municipalités en particulier, est-ce qu'il y a des régions, au Québec, où le défi de concertation est plus grand ou est-ce qu'il y a des problématiques particulières, là, qui se vivent et pour lesquelles... que ce soit le projet de loi, tel qu'il est ou bonifié, pourrait... pourrait aider?

**M. Madison (Mathieu) :** En fait, notre proposition de bonification vise surtout à reconnaître le rôle que les organismes de bassin versant ont pour amener les municipalités à la table. La mobilisation, c'est déjà au coeur de ce qu'on fait. Donc, en général, les municipalités sont toujours présentes et participatives et jouent leur rôle, en fait, à la table de concertation ou encore à la gouvernance de la gestion de l'eau dans nos différents bassins versants. Au niveau de la proposition qui est sur la table, je pense que ça permet de jouer ce rôle-là quand même, de le reconnaître. Nous, en fait, le point d'appuyer, je pense que ça donne encore plus de coups de main, de notre côté, au niveau du milieu municipal, pour vraiment les aider à passer à l'action en collaboration et en concertation avec les autres types d'acteurs du milieu.

En général, je pense que, dans la plupart des régions du Québec, ça se passe très bien, et les municipalités sont avec nous, et qu'ils participent à la fois à la gouvernance, à la fois à la planification stratégique de ce qu'on doit faire pour l'eau au Québec, et aussi ils sont prêts à passer à l'action, là, en général, là.

**M. Charette :** Parce que le temps file très, très et trop vite, une dernière petite question pour que mes collègues puissent intervenir. Mais un défi particulier avec une région en particulier, ou c'est... on est à peu près au même niveau, là, dans chacune des régions du Québec?

• (15 h 20) •

**M. Madison (Mathieu) :** Je pense que ça dépend beaucoup des enjeux, là. Le milieu municipal est interpellé sur... Tu sais, tout le monde, veux veux pas, travaille sur ses... sur... Tout le monde est occupé, là, déjà, tout le monde a ses enjeux, tant le milieu municipal que les autres types d'acteurs. D'une région à l'autre, les enjeux de l'eau ne sont pas les mêmes. Donc, il y en a qui sont plus affectés, par exemple, par l'accès à l'eau potable, d'autres, par les inondations, comme on le sait. Mais, dans tous les cas, tout le monde a envie de faire quelque chose, incluant le milieu municipal, et le milieu municipal en premier, même, je dirais.

Donc, nous, dans notre réalité, dans les Laurentides, le municipal est toujours impliqué. Puis c'est le premier à vouloir passer à l'action, en réalité. Puis notre travail en tant qu'OBV, c'est de s'assurer que les actions sont faites d'une manière à prendre en compte, avec le consensus, des autres types d'acteurs sur le territoire, là.

**M. Charette :** Je vous remercie. Mais, justement, pour laisser du temps à mes collègues... Merci de votre présence cet après-midi.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Donc, je vais céder la parole au député de Portneuf.

**M. Caron :** Merci, Mme la Présidente. Bonjour. À mon tour de vous souhaiter la bienvenue... de vous accueillir, parce qu'en effet vous jouez un rôle fondamental.

Moi, je suis député de Portneuf, et on a un organisme qui s'appelle le CAPSA, que vous connaissez, bien évidemment, avec Sylvain Jutras, qui est très actif, Philippe Dufour aussi. Et, justement, ils m'avaient interpellé, il y a quelques mois, parce qu'ils avaient certaines petites inquiétudes. Ils voulaient s'assurer que les OBV allaient demeurer, malgré tout ça, au coeur de l'action. Je m'étais renseigné auprès du cabinet du ministre et auprès du ministre. Il m'avait rassuré en me disant : C'est évident qu'on ne peut pas se passer de cette expertise-là. Et je parlais principalement, dans mon cas, de la CAPSA.

Maintenant, depuis que je suis arrivé au Québec il y a une vingtaine d'années, la CAPSA est sur le terrain dans Portneuf. Mais, en revanche, je ne sais pas si le portrait général des OBV, finalement, est le même que celui que je vois, c'est-à-dire... Ma question, c'est : Est-ce que tous les OBV ont autant d'années d'expérience, autant d'expertise? Parce que tout à l'heure, et je comprends vos revendications, vous parliez de vous mettre au centre, finalement, des discussions, et, encore une fois, c'est bien légitime de votre part, mais je voudrais savoir si tout le monde a la même expertise ou si, justement, il y a des OBV qui sont beaucoup plus récents et qui n'ont pas la même expertise que la CAPSA, par exemple.

**M. Madison (Mathieu) :** Merci. En fait, c'est une excellente question, là. Je pense qu'il est important de mentionner qu'il y a des organismes de bassin versant qui sont là depuis plus longtemps que d'autres, là. Quand on a créé les OBV, on ne les a pas créés tous en même temps, donc il y en a qui ont plus d'expérience que d'autres. Et aussi les réalités de chaque région sont différentes, là. Il y a des régions dans lesquelles les enjeux sont différents, les ressources sont différentes, le partenariat est différent. C'est certain que l'organisme comme la CAPSA est bien différent que l'organisme... l'OBV de rivière Mastigouche... Matapédia, c'est-à-dire, Restigouche, où, là, les ressources sont complètement différentes.

Maintenant, je pense que ce qu'il est important de mentionner, c'est qu'il y a une différence entre le mandat que le gouvernement du Québec donne aux organismes de bassin versant et la mission, si on veut, de l'organisme de bassin versant, qui est un organisme sans but lucratif. Et donc certains se spécialisent davantage de par leur mission, c'est-à-dire pourquoi ils existent comme organismes sans but lucratif, si on veut, et donc peuvent jouer un rôle plus terrain, tu sais.

Au niveau... Je dirais qu'il y a une harmonisation au niveau du mandat, c'est-à-dire ce que le gouvernement mandate les OBV pour faire. Ça, ça se passe très bien, tout le monde fait un peu les choses de la même manière, avec les réalités régionales en tête. Mais ensuite la manière de mettre en oeuvre les actions du plan directeur de l'eau, qui ne sont pas dans le mandat qu'on a avec le gouvernement du Québec mais dans lequel on tente, de manière complémentaire, à continuer à travailler dans ce sens-là, ça, c'est très variable d'un OBV à l'autre, et les ressources qui sont attitrées et disponibles pour faire ça, tant techniques, que ressources humaines, que ressources financières, sont assez variables.

Maintenant, tout le monde, je dirais, joue un rôle terrain, pas tous de la même manière. Il y en a qui sont très terrain dans la mise en oeuvre de certaines actions avec les acteurs du milieu, vraiment terrain, là, les pieds dans la boue, si on veut, et il y en a d'autres qui sont plus terrain dans la manière dont on fait le processus, disons, de concertation autour des actions qui sont apportées.

Donc, c'est très variable, je dirais, le côté plus mission de l'organisme à l'extérieur du mandat du gouvernement, mais, dans tous les cas, c'est toujours complémentaire au mandat du gouvernement du Québec, et là c'est variable d'une région à l'autre. Karine?

**Mme Dauphin (Karine) :** Ça dépend aussi des ressources du milieu. Je crois, par exemple, dans le Centre-du-Québec, il y a peut-être moins de biologistes, moins d'entreprises présentes aussi pour les municipalités. Donc, c'est pour ça que des organismes de bassin versant, quelquefois, répondent à des besoins du milieu puis ils apportent leur expertise en tant que biologistes, finalement, ils prêtent la main-d'oeuvre biologiste aux municipalités. Donc, quelquefois, c'est aussi un besoin des municipalités d'avoir des ressources d'autres organisations pour les soutenir pour les applications réglementaires, entre autres.

**M. Caron :** Mais, encore une fois, pour me référer à ce que je connais dans mon comté, en effet, la municipalité de Saint-Raymond, à la limite, n'agit jamais sans consulter la CAPSA, et je trouve que ce maillage est excellent, au bénéfice de la protection de notre environnement.

Tout à l'heure, vous avez parlé — j'aimerais que vous m'éclairciez ça un petit peu — que vous, vous souhaitiez plutôt un processus de concertation plutôt qu'une table de concertation. Je vous avoue que je n'ai pas cerné complètement la nuance. J'aimerais que vous me précisiez ça, s'il vous plaît.

**M. Madison (Mathieu) :** Parfait. Nous, on voit la table de concertation comme un type de processus de concertation, mais la concertation, à première vue, c'est de réunir tous les points de vue, les intérêts et les préoccupations qui proviennent de différents milieux et de s'assurer qu'on arrive avec une proposition d'action ou une solution qui vise le consensus, là, une espèce de solution gagnant-gagnant. Et, d'une région à l'autre, puisque les réalités régionales sont différentes, les OBV ont mis en place des processus qui sont bien différents d'une région à l'autre, en fonction des réalités.

Chez nous, chez Abrinord, on a une table de concertation qui n'est pas permanente et qui se met en place à chaque fois qu'il y a un nouvel enjeu prioritaire sur la table. Donc, quand on tient une table de concertation sur les enjeux hydroclimatiques, ce ne sera pas les mêmes acteurs qui sont assis à la table que si on travaillait sur, par exemple, les enjeux du milieu agricole. Donc, nous, on reforme une nouvelle table de concertation à chaque fois qu'il y a un nouvel enjeu, tandis qu'il y a d'autres OBV qui ont une table permanente, une table de concertation permanente — c'est toujours les mêmes personnes, c'est toujours les 30 personnes, toujours les mêmes, qui sont amenées à discuter des enjeux globalement — et qui est distincte de leur table... de leur conseil d'administration, si on veut, tandis que, dans d'autres OBV, et surtout les OBV qui ont des très grands territoires, là, qui ont plusieurs rivières à couvrir, pas juste une rivière, comme chez nous, par exemple, ou comme... la CAPSA a plusieurs rivières aussi, eux, ils vont y aller davantage vers des comités qui vont adresser des problématiques par rivière, par sous-bassin, même, des fois, où, là, le processus de concertation est apporté à une échelle plus petite, plus spécifique, autant territoriale que sur les enjeux qui sont à discuter.

Donc, nous, on mentionne ici... Avec la proposition de garder le mot «processus»... Puis c'est un truc que... Je rappelle qu'on s'est déjà entendus avec la direction de la gestion des eaux sur ce point-là, entre autres, dans le cadre de référence de la gestion de l'eau au Québec. On trouve ça important de garder le mot «processus», parce que c'est comme ça que ça... qu'on fonctionne déjà, puis qu'on ne voudrait pas avoir une obligation d'avoir, par exemple, une table permanente qui couvrirait un territoire énorme pour toucher tous les enjeux quand ce n'est pas nécessairement les bonnes personnes qui sont assises à cette table-là pour nous aider à atteindre un consensus, là.

**M. Caron :** Merci. Il me reste combien de temps, Mme la Présidente?

**La Présidente (Mme Grondin) :** Donc, vous avez une enveloppe de moins de quatre minutes, mais je vous... il y a deux autres députés qui souhaiteraient intervenir. Donc, vous cédez la parole à vos collègues?

**M. Caron :** Oui, oui, bien volontiers.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Parfait. Donc, il y a Mme la députée de Laviolette—Saint-Maurice et, par la suite, M. le député de Bourget. Donc, allez-y, Mme la députée, trois minutes.

**Mme Tardif :** Merci. Bonjour. Merci d'être là. Ça me ramène à mon ancienne vie. J'étais sur le conseil d'administration de BVSM. Donc, merci.

Et, comme vous le dites, là, vous voyez, avec ce projet de loi là, c'est ce que j'ai entendu, puis je pense qu'on le lit aussi, là, par votre rapport, qu'il y a une nette amélioration, dans le projet de loi, pour la reconnaissance des organismes de bassin versant. Donc, c'est positif, pour nous, d'entendre ça.

Cependant, ce qu'on entend aussi et ce qu'on lit, c'est que plutôt qu'uniquement... je dis... «uniquement» n'étant pas négatif, là... d'élaborer et de promouvoir le plan de mise en oeuvre des actions, là, pour les plans directeurs de l'eau, vous souhaitez aller plus loin que la mise en oeuvre. Et ce que vous faisiez... pas la mise en oeuvre, là, mais la... Vous souhaitez aller plus loin dans ce sens-là. Parce qu'actuellement il y a... C'est sûr qu'il y a le volet de concertation des différents utilisateurs. Je pense que vous le faites déjà. Vous le faisiez ou... il y a 10, 20 ans, l'élaboration du plan, mais, où vous voulez... Et ce que j'entends... Puis je voudrais que vous nous expliquiez un petit peu plus, là, quel serait le rôle, là, pour coordonner les exercices de suivi, les exercices de... directement sur le terrain, là, du plan directeur de l'eau. Qu'est-ce que vous allez faire pour réussir à faire ça?

• (15 h 30) •

**M. Madison (Mathieu) :** Merci pour la question. Nous, en fait, on prend le point v, en fait, qui est déjà dans le libellé proposé du projet de loi, là. Puis c'est ici, en fait, qu'on mentionne que le rôle de l'OBV, c'est de favoriser la mise en oeuvre, puis c'est ça, en fait, qu'on ramène comme le point central de notre proposition.

Et il y a un autre point qu'il y a, dans le point v, qu'on trouve fort intéressant, c'est celui de la cohérence. On trouve que ce mot-là est important, là, surtout quand on parle d'assurer la cohérence, là, on le trouve même fort, avec le mot «assurer». Ça, on voit cette cohérence-là. D'ailleurs, dans le rôle qu'on pourrait jouer au niveau de... si on était vraiment au coeur de l'appui, c'est de s'assurer que des actions qu'on porte sur le terrain sont cohérentes avec d'autres actions qui sont nécessaires, mais aussi cohérentes en lien avec les répercussions qu'il pourrait y avoir.

Je pourrais donner un exemple supersimple, là. Si une municipalité, par exemple, comme acteur, entend prendre une action sur son territoire qui est 100 % sa responsabilité, par exemple, la gestion des eaux usées, et, dans son processus, par exemple, fait la planification de sa nouvelle usine ou encore son réseau d'aqueduc ou d'égout, nous, ce qu'on amène, en fait, comme appui à ça, c'est l'ensemble des enjeux de l'eau qui touchent autour de ça. Donc, ce n'est pas seulement l'usine qui est importante, mais c'est la gestion des eaux pluviales, c'est les aléas liés aux inondations, c'est la manière qu'on perçoit le développement pour le futur, c'est la manière qu'on veut protéger certains milieux naturels.

Donc, nous, on amène, en fait, l'ensemble des enjeux autour de l'usine, qui n'est pas seulement... qui est un seul élément de la gestion intégrée de l'eau, puis on s'assure que les actions qui sont prises sont cohérentes avec l'ensemble des enjeux pour éviter qu'on mette des ressources financières ou techniques pour réparer cette problématique-là au niveau des égouts, par exemple, et qu'on crée, par la bande, des externalités ou des problématiques qu'on aurait pu gérer dès le départ. Donc, ça, c'est un exemple dans lequel nous, de par le fait qu'on est neutres, puis qu'on est un petit peu externes à ça, puis qu'on comprend les points de vue de tout le monde, bien, on dit : Bien, on a-tu pensé à...

**La Présidente (Mme Grondin) :** M. Madison, je dois malheureusement vous couper.

**M. Madison (Mathieu) :** Merci, Mme la Présidente. C'est bon.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Nous sommes rendus à échanger avec l'opposition officielle. Donc, je cède maintenant la parole à la députée de Verdun pour un bloc de 11 minutes.

**Mme Melançon :** Merci beaucoup. Merci, Mme la Présidente. Un plaisir de vous retrouver toutes et tous. D'abord, félicitations, Mme Dauphin, pour votre début de mandat! Je tiens à remercier, quand même, Mme Gendron, qui a été directrice générale par intérim. Je sais qu'elle a été d'un grand support. Et, M. Madison, bonjour. C'est un plaisir aussi de vous retrouver.

Écoutez, moi, je vais revenir un peu à votre document dans quelques instants, mais, hier, on a entendu différents groupes, notamment, on a le Centre québécois du droit de l'environnement, qui sont venus nous rencontrer hier et qui nous ont fait la distinction... Parce que, dans le projet de loi, il y a quand même une distinction assez importante puis, je pense, vraiment, qu'on doit souligner, parce qu'on transforme l'eau de la... Avant, c'était indiqué «richesse naturelle», et maintenant l'eau sera reconnue comme une ressource naturelle. Et, selon le Centre québécois du droit de l'environnement, le mot, le rapport avec l'eau est bien différent, quand on parle de ressource naturelle, puisqu'on voit la perspective d'exploitation. Est-ce que vous faites la même lecture que le Centre québécois du droit de l'environnement?

**M. Madison (Mathieu) :** Merci pour la question. En fait, le point de vue, je pense, des OBV sur la question, c'est que l'eau est à la fois, en fait, une richesse de notre territoire, là... C'est-à-dire que tout le monde trouve que l'eau est au centre de l'importance du territoire régional, par exemple, ou même en milieu urbain. Tout le monde la voit, effectivement, comme une richesse, mais les gens la perçoivent aussi comme une ressource, dans le sens qu'il y a des utilisateurs de l'eau, il y a des usages de l'eau, et ces usages-là, des fois, ne sont pas toujours cohérents entre eux.

Ça fait que, nous, en fait, le terme, qu'il soit d'un côté ou de l'autre, nous, ce qui est important, en réalité, c'est la culture de l'eau, c'est-à-dire la perception qu'on a, en tant qu'acteurs mais aussi en tant que citoyens, sur le territoire et notre relation avec l'eau. C'est ça qu'on trouve important, en réalité. Ça fait que, peu importe le terme qu'on utilise, en réalité, les OBV ont toujours été au centre de travailler sur la notion de culture de l'eau, c'est-à-dire d'y voir une importance et de savoir que, pour la protéger, on doit travailler ensemble, peu importe si on la considère comme...

En fait, c'est sûr que c'est une richesse. Je dirais même que, par exemple, le saumon est une richesse qui est dans l'eau dans certaines de nos régions, plus dans l'Est, tandis que, pour... par exemple, dans les Laurentides, la richesse est plus au niveau d'entendre le huard chanter sur un lac, tu sais. Donc, oui, c'est une richesse culturelle, ça, c'est certain, mais, d'un autre côté, c'est aussi une ressource, dans le sens qu'on s'en sert. Il y a des utilisateurs de l'eau, il y a des usagers, et ça aussi, ça fait partie des enjeux, de s'assurer que tout est cohérent dans la manière qu'on se sert de l'eau, là. Donc, nous, les deux points, en fait, appeler l'eau les deux, c'est superimportant pour nous, parce que c'est... les enjeux sont autant pour les deux, là.

**Mme Melançon :** Merci. Merci beaucoup. Je tenais quand même à avoir le point de vue de votre organisation.

Si on revient à votre mémoire, moi, j'ai bien aimé l'idée qu'on puisse bien faire la distinction entre la mission et le mandat. Je pense que c'est important. Puis c'est important aussi parce que, sur le territoire, ce n'est pas tous les OBV qui vont s'en aller sur le même... bien là, la même priorité, je dirais ainsi, toujours avec l'eau, bien sûr, d'abord, comme priorité.

Pouvez-vous me dire... Parce qu'hier, le ministre l'a dit avec justesse, lorsqu'on a rencontré la FMQ — la FMQ, oui, c'est ça — ils nous ont quand même rappelé que la rivière Yamaska était... La FQM, hein? Oui, c'est ça, l'UMQ, la FQM. Voilà, c'est pour ça... Vous voyez, hein, je me suis moi-même posé la question. Donc, hier, devant nous, ils ont rappelé la rivière Yamaska puis ils ont dit que c'était... Ils l'ont citée en exemple, là, de bonne façon de faire, aussi, avec les municipalités. Est-ce que vous pouvez nous parler un peu, du point de vue de la rivière Yamaska, comment ça se passe? Est-ce que vous connaissez un peu le... Oui.

**M. Madison (Mathieu) :** Merci pour la question. En fait, effectivement, chaque rivière a sa personnalité, et il y a des gens un peu différents qui travaillent différemment autour des rivières. Yamaska, c'est un exemple intéressant qui... avec qui on travaille souvent, l'OBV Yamaska. En fait, le directeur général, il est avec nous sur le conseil d'administration. Donc, c'est superintéressant de discuter... Il y a des enjeux de qualité de l'eau qui sont fort prenants, disons, sur le territoire de la Yamaska. Et j'aime bien amener le lien qui existe... en fait, la différence qui existe entre le mandat, qui est harmonisé à l'échelle des 40 OBV, et la mission de l'organisation.

Au coeur de la mission de l'OBV Yamaska, il y a la protection de la qualité de l'eau, et les actions du plan directeur de l'eau sont beaucoup axées là-dessus. Et, veux veux pas, le milieu, le territoire, l'occupation du territoire

et de la... l'utilisation de la ressource est axée en milieu agricole. Donc, c'est certain que la mission de l'organisation, de l'OBV Yamaska, est très axée sur tenter de mettre en place les actions du plan directeur de l'eau en lien avec le milieu agricole.

Maintenant, je vais repasser là-dessus parce que je trouve ça important. On a un mandat, avec le gouvernement du Québec, de faire un plan directeur de l'eau. On mobilise les gens. On s'entend sur c'est quoi, le fondement de l'agir ensemble qu'on veut mettre en place. Mais, après, l'agir ensemble, ce n'est pas à nous de le faire puis ce n'est pas prévu dans le mandat avec le gouvernement du Québec. Donc, les acteurs, ils sont mûrs, ils sont prêts. Ils s'attendent à ce que nous, on fasse partie de ça, parce qu'on les a mobilisés jusque-là. Donc, après, ils reviennent nous voir pour qu'on les aide à mettre en place des actions. C'est normal.

Donc, nous, on devient un peu créatifs pour trouver les sources de financement, ou les outils, ou les ressources nécessaires pour tenter de mettre en place certaines actions, et c'est là, entre autres, que l'OBV Yamaska a travaillé fort sur le... en lien avec le milieu municipal, entre autres, mais aussi le milieu agricole, sur tenter de protéger la qualité de l'eau. Et, eux, c'était ça, leur approche, leur grain de créativité pour tenter de mettre en place certaines actions du plan directeur de l'eau, là.

**Mme Melançon :** Et, qu'on le veuille ou non, il y a plusieurs bénévoles des OBV qui, de toute façon, vont continuer. Bien sûr, il y a le plan directeur de l'eau, c'est l'OBV, mais le même bénévole qui est dans l'OBV, pour pouvoir voir la finalité du plan qui aura été fait, souvent, va aller jusqu'à la fin de la démarche. Vrai?

**M. Madison (Mathieu) :** Tout à fait. En fait, les acteurs, quand ils siègent avec nous à la table de concertation, peu importe le type d'acteurs qu'ils sont, bien, jouent aussi le chapeau de travailler auprès de leur propre organisation avec qui ils travaillent. Donc, quand on a, par exemple, l'UPA qui est assise avec nous à la table de concertation ou au conseil d'administration de l'organisation, bien, eux aussi ont des actions à apporter de leur côté, puis ils vont continuer à vouloir mettre en oeuvre ces actions-là.

Puis en fait notre rôle, c'est de tenter de, dans le peu de temps qu'ils sont avec nous... à parler de l'eau, puis, après ça, ils peuvent revenir dans leurs propres organisations puis dire : Aïe! moi, j'ai une idée, tu sais, il y a peut-être quelque chose qu'on pourrait faire sur notre territoire dans les actions que nous, on pose déjà pour, par la bande, répondre aux objectifs du plan directeur de l'eau. Et c'est là qu'ils nous appellent pour dire : Aïe! ça marche-tu, mon idée, c'est quelque chose qu'on est capables de mettre en place, et pouvez-vous nous appuyer là-dedans en tant qu'organisme de bassin versant? Donc, c'est habituellement comment ça fonctionne, si on veut, là, peu importe où on est au Québec, selon le type d'acteurs ou le type de problématiques qu'on a à traiter en matière de gestion de l'eau, là.

• (15 h 40) •

**Mme Melançon :** Et, toujours pour la mission, je sais qu'il y a des OBV qui décident d'y aller par sous-bassins, hein? Il y a aussi ça, là, qu'on voit souvent arriver. Mais je veux quand même faire le lien avec le monde municipal, là, parce que je ne veux pas qu'on laisse sous-entendre que ça ne va pas bien avec le monde municipal, parce que je ne pense pas que ce soit le cas. Au contraire, j'ai été témoin à plus d'une reprise, là, du travail qui est fait. Puis j'étais heureuse d'entendre le député de Portneuf mentionner, justement, que, chez lui, avec les OBV, ça va très bien. Je ne veux pas qu'on laisse sous-entendre que ça ne va pas bien ou qu'il y a des guerres de clochers. Il y a des endroits que... c'est sûr, où vous arrivez avec un plan directeur de l'eau puis, pour l'application, des fois, vous faites de la pression sur des municipalités pour pouvoir voir atterrir, justement, le plan directeur de l'eau. C'est bien ça?

**M. Madison (Mathieu) :** En fait, le milieu municipal participe directement à écrire le plan directeur de l'eau. En fait, nous, on le porte et on doit le mettre en mots, mais les actions et les objectifs qui sont dans le plan directeur de l'eau proviennent du milieu, incluant le milieu municipal. Puis je dirais même que le milieu municipal, c'est l'acteur qui participe le plus à notre concertation, là, en général, peu importe où on est au Québec.

Après, la manière de mettre en oeuvre les actions, c'est là, en fait, qu'on a souvent eu une difficulté, à dire : Maintenant qu'on a un plan d'action à mettre en oeuvre, comment on fait pour le mettre en oeuvre? Et là c'est là qu'il faut être créatif, et, souvent, c'est entre les mains de la municipalité, s'il y a des actions à apporter par la municipalité. Donc, nous, notre rôle, c'est de leur dire : Bien, on est là si vous avez besoin d'un coup de main ou un appui pour essayer de mettre en place certaines choses, mais il y a des choses sur lesquelles on ne peut pas vraiment travailler.

Il y a un point important puis un sujet important, l'approvisionnement en eau potable. Il a fallu que les municipalités fassent leurs analyses de vulnérabilité des sources d'eau potable, et on a été nommés dans la loi, en fait, pour l'approche de gestion par bassin versant. Le réflexe de plusieurs de nos municipalités, surtout celles qui s'approvisionnent dans l'eau d'une rivière, donc en surface, c'était de nous contacter puis dire : Bien, comment je fais pour faire ça à l'échelle de la rivière, considérant que le territoire qui va toucher ma source d'eau potable, c'est la rivière au complet, là, bien, le bassin versant de la rivière au complet? Donc là, il y a eu une très, très bonne collaboration entre les OBV et les municipalités pour l'analyse de vulnérabilité.

Et là c'est juste l'analyse de vulnérabilité, mais, plus tard, il va falloir qu'on mette en place des actions pour protéger les sources d'eau potable. Puis, là encore, le réflexe, ça va être d'impliquer les OBV, pas parce qu'on a les solutions, pas parce qu'on a l'équipe d'ingénierie, pas parce qu'on va aller travailler sur le terrain à protéger l'eau et les sources de contamination, mais plutôt parce qu'on va mettre en relation cette municipalité-là avec d'autres types d'acteurs pour que les actions soient prises en compte de manière consensuelle à l'échelle du territoire du bassin versant, pour qu'encore une fois les actions soient intégrées, donc décloisonner les actions.

**La Présidente (Mme Grondin) :** M. Madison, je vous invite à terminer, oui, déjà.

**M. Madison (Mathieu) :** Bref, voilà. Pour finaliser, en fait, j'allais juste dire qu'on allait intégrer... qu'on voulait s'assurer d'intégrer les actions, puis que ce soit optimal dans la mise en oeuvre, entre autres, pour l'eau potable.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Merci beaucoup. Nous allons poursuivre les échanges avec le deuxième groupe d'opposition. Et donc je cède maintenant la parole à la députée de Rouyn-Noranda—Témiscamingue. Vous avez 2 min 45 s.

**Mme Lessard-Therrien :** Merci, Mme la Présidente. Bonjour à vous. Excusez-moi d'être arrivée un peu en retard. C'est une grosse journée sur différents projets de loi. Bien heureuse d'avoir quand même l'occasion d'échanger avec vous.

J'ai travaillé déjà pour l'organisme de bassin versant, au Témiscamingue, à planter des arbres sur les bandes riveraines en 2012. Je suis assez proche, là, des travaux de cet organisme-là. Et mon comté est vraiment à la tête des eaux. On a même la ligne de séparation des eaux, en Abitibi-Témiscamingue. Donc, bref, c'est un sujet qui m'intéresse beaucoup.

J'aimerais peut-être aborder la question de la gestion des inondations. On sait que, parfois, le lieu d'inondation n'est pas nécessairement sur le territoire de la même municipalité que le lieu où il faudrait intervenir. Par exemple, pour redonner aux rivières leurs espaces de liberté, on sait, là... Puis, de toute façon, les frontières des organismes de bassin versant ne sont pas toujours... ne suivent pas toujours les frontières administratives des municipalités ou même des régions. Est-ce qu'il y a des outils supplémentaires que les OBV devraient obtenir pour favoriser cette gestion cohérente sur l'ensemble du bassin versant? Et est-ce qu'il y a un enjeu aussi de ressources financières, peut-être?

**M. Madison (Mathieu) :** En fait, sur la question des inondations, puis surtout sur la rivière des Outaouais, il y a une question aussi du fait qu'il y a une frontière Québec-Ontario avec laquelle on doit travailler, entre autres. L'OBV Témiscamingue a cette réalité-là à considérer. On salue, en fait, le travail qui a été fait dernièrement au niveau... vraiment, collaboratif au niveau de la rivière des Outaouais, là. Il va y avoir maintenant des ressources qui vont être dédiées spécifiquement à la rivière des Outaouais et tout le tronçon des inondations, mais aussi au niveau des bureaux de projet, là, qui... pilotés par le ministère des Affaires municipales, où, là, on croit vraiment qu'il y a une opportunité de voir la problématique des inondations de manière intégrée et à l'échelle de bassin versant, avec la bonne structure géographique, à traiter cette problématique-là.

La ressource... Je pense que les ressources existent. Il s'agit maintenant de s'assurer qu'on mette tout le monde ensemble, qu'on arrive à un consensus sur comment agir, sur quoi, c'est quoi, la priorité, c'est où qu'on travaille, puis aussi qu'il y ait une certaine solidarité entre l'amont et l'aval. C'est-à-dire que les gens inondés ne sont pas les gens, nécessairement, qui ont contribué à se faire inonder, nécessairement, à 100 %. Oui, ils se sont placés là, ils sont dans ces situations-là, mais il y a l'ensemble du bassin versant à considérer, et c'est beaucoup plus complexe que juste ça, là. Donc, nous, on pense que le bureau de projet inondations qui s'en vient, les bureaux à l'échelle du Québec mais aussi la structure qui a été mise en place par le ministère de l'Environnement au niveau de, spécifiquement, la rivière des Outaouais, ça va être superintéressant sur ce point-là plus précisément, là.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Il reste une seconde, Mme la députée.

**Mme Lessard-Therrien :** Ah! merci.

**M. Madison (Mathieu) :** Merci.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Donc, nous allons terminer les échanges avec le troisième groupe d'opposition. Je cède maintenant la parole au député de Jonquière, 2 min 45 s.

**M. Gaudreault :** Oui. Merci beaucoup. Je nous revois, en commission parlementaire, à l'étude de la loi sur les milieux humides, où, à travers un amendement, on avait été capables d'obtenir le mois de juin comme Mois de l'eau. Alors, ça avait été vraiment un événement important puis intéressant, et on va essayer de faire la même chose à travers ce projet de loi.

Et je regarde ce que vous nous proposez comme amendement puis je veux juste bien comprendre, parce que vous dites : «Distinguer la fin des moyens». Parce que, quand je regarde juste bêtement comme ça, là, ce que vous nous proposez dans la colonne 2 versus la colonne 3 de votre tableau, à la page — je ne sais plus quoi — 5, j'ai l'impression que c'est comme si vous voulez laisser aller la mise en oeuvre, parce que vous la diluez, c'est le cas de le dire, vous la diluez dans l'eau, mais je suis sûr que ce n'est pas ça, là. C'est qu'autrement dit vous voulez vraiment camper l'objectif des organismes de bassin versant et coordonner la mise en oeuvre... En tout cas, expliquez-moi bien pour être sûrs, parce que, quand on fait une loi, là, après ça, c'est plus dur à modifier. Ça fait que, si on s'engage là-dedans, il faut que les mots disent les vraies choses.

**M. Madison (Mathieu) :** En fait, c'est la raison pour laquelle on a joué un peu à la sémantique avec la colonne 2 et la colonne 3, là. L'intervention terrain de la mise en oeuvre de certaines actions du plan directeur de l'eau ne sont pas la responsabilité des OBV. Ce n'est pas l'OBV qui va aller creuser des choses ou qui va aller changer des usines d'épuration des eaux. Ça, on le comprend. Puis on ne veut pas s'approprier ce rôle-là. Ce qu'on veut vraiment

faire reconnaître, c'est le fait que nous, on coordonne à l'échelle du bassin versant pour s'assurer que l'action collective, elle est cohérente.

Le meilleur exemple, par exemple, c'est de pouvoir être cohérent entre l'aménagement du territoire et la gestion de l'eau. Il y a une question de cohérence entre les chemins d'aménagement des MRC et le plan directeur de l'eau. Puis ce rôle-là, ce n'est pas un rôle d'intervention, c'est un rôle de coordination. C'est un rôle où on veut venir travailler sur, vraiment, le rôle de mise en oeuvre de la gestion de l'eau à travers l'aménagement du territoire.

Donc, ce n'est pas qu'on met de côté l'action terrain ou l'intervention, c'est que ce n'est pas nécessairement le rôle qu'on veut aller chercher dans le mandat avec le gouvernement du Québec. Ce qu'on veut aller chercher avec le mandat du gouvernement du Québec, c'est vraiment le rôle d'assurer une cohérence, un appui au milieu, qui, lui, porte les actions.

**M. Gaudreault** : O.K. Bien, la nuance est extrêmement importante. Vous n'avez rien, dans votre mémoire, sur le volet pesticides du projet de loi. Les pesticides sont quand même hyperimportants dans le contexte de la gestion de l'eau à cause des ruissellements, et tout. Avez-vous trois secondes à nous dire là-dessus?

**La Présidente (Mme Grondin)** : Même pas.

**M. Gaudreault** : Même pas deux?

**La Présidente (Mme Grondin)** : Je suis désolée, M. Madison.

**M. Gaudreault** : Je négocie une seconde. Bon, vous nous en reparlerez. Vous nous enverrez un message. On les reçoit puis...

**La Présidente (Mme Grondin)** : Vous pourrez transmettre à la commission si jamais vous avez une opinion sur ça. Donc, je vous remercie, Mme Dauphin — encore félicitations! — M. Madison. Merci pour la contribution que vous amenez à nos travaux.

Et donc je suspends ces derniers quelques instants afin que l'on puisse accueillir le prochain groupe.

*(Suspension de la séance à 15 h 49)*

*(Reprise à 15 h 54)*

**La Présidente (Mme Grondin)** : Donc, bonjour. Nous reprenons... La commission reprend ses travaux. Donc, je souhaite la bienvenue aux représentants du regroupement des conseils régionaux de l'environnement des Laurentides.

Donc, bonjour, Mme Violette, M. Vaillancourt. Donc, je vous rappelle que vous disposez de 10 minutes pour votre exposé. Après, nous pourrons débiter l'échange avec les différents membres de la commission. Je vous invite donc à vous présenter ainsi... et, par la suite, à débiter votre exposé.

### **Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec (RNCREQ)**

**M. Vaillancourt (Martin)** : Donc, Mme la Présidente, merci pour l'invitation à participer aux travaux de cette commission. Mon nom est Martin Vaillancourt. Je suis directeur général du Regroupement national des conseils régionaux en environnement du Québec. Et je suis accompagné de Mme Vicky Violette, directrice du Conseil régional en environnement de Lanaudière.

Vous connaissez déjà le Regroupement national des conseils régionaux et le réseau, là, des conseils régionaux en environnement. On est présents partout au Québec, à l'exception, là, de la région du Nord-du-Québec. Donc, je vais vous épargner la présentation de notre organisme.

Comme vous... en fait, on l'a tous constaté, là, le projet de loi touche plusieurs enjeux et lois déjà en place, et, dans les délais impartis pour la consultation, le RN a été en mesure de consulter les responsables, les membres de ses comités consultatifs. Donc, on a travaillé avec notre comité transport et aménagement, avec notre comité agriculture puis avec notre comité mines pour produire le mémoire que vous avez entre vos mains. Compte tenu des délais, on a également utilisé certains argumentaires puis certaines positions qu'on avait déjà formulés dans des mémoires antérieurs.

Donc, sans plus tarder, je vais débiter par un mot, là, sur le pouvoir d'inspection et d'enquête. Notre préoccupation, ici, porte essentiellement sur les motivations du ministère à déléguer à des tiers cette responsabilité. On comprend bien, là, que la délégation permet au ministère une plus grande possibilité et une plus grande rapidité, dans certains cas, à intervenir en région ou sur des sites isolés. La raison pourquoi on est préoccupés, c'est que, si cette délégation venait à être généralisée en lieu et place, là, à l'embauche, là, d'inspecteurs, disons, à l'emploi du ministère et/ou que cette délégation de responsabilité soit transférée de façon prolongée ou permanente à des tiers... et on deviendrait très préoccupés si cette délégation de responsabilité s'appliquerait à d'autres responsabilités qui sont généralement, là, dévolues au ministère, notamment celle de la réalisation des études environnementales. On est d'avis, au RN, que

cette responsabilité-là devra toujours être réalisée par des gens du ministère de l'Environnement, puis les recommandations, là, de cette section, là, dans le mémoire, là, vont dans ce sens.

Pour la section du mémoire qui porte sur les pesticides, je passe la collègue à ma collègue... pardon, la parole à ma collègue Vicky Violette, directrice du Conseil régional en environnement de Lanaudière. À toi la parole, Vicky.

**Mme Violette (Vicky) :** Oui. Merci. D'emblée, là, il y a plusieurs modifications, là, qui vont vraiment dans le sens de l'intérêt public et de la protection de l'environnement. Aujourd'hui, je vais nommer seulement l'assujettissement des semences enrobées dans les pesticides, aussi, l'application du concept de pollueur-payeur quand on introduit des outils économiques, là, qui devraient permettre de mieux internaliser les vrais coûts associés à l'utilisation des pesticides — c'est d'ailleurs une de nos recommandations dans le cadre de notre mémoire sur les impacts des pesticides — et aussi la révision de deux ans de la liste des ingrédients actifs. On a quand même des recommandations dans le but de maximiser les retombées bénéfiques et de réduire les impacts négatifs.

Aujourd'hui, je vais me concentrer particulièrement sur le registre des ventes et les fameux outils économiques à envisager. On pense que ce serait vraiment judicieux d'utiliser le registre des ventes pour appliquer le principe de précaution et aussi bonifier les efforts de recherche. On pense qu'on devrait avoir un registre public. C'est sûr qu'on veut protéger l'anonymat des producteurs agricoles, mais il serait intéressant d'avoir une traçabilité, au moins à l'échelle des MRC, qui serait accessible au minimum pour les chercheurs puis pour les employés de l'État.

En consignait, par exemple, chaque vente dans un système informatique, il serait possible d'établir s'il existe des corrélations entre un pesticide donné et une pathologie, par exemple. Lorsqu'on observe une corrélation, on pourrait mettre en place un plan d'intervention, c'est-à-dire qu'on pourrait valider s'il y a un impact réel de la substance donnée sur la santé ou sur l'environnement et favoriser, dès que possible, les alternatives moins nocives. Et ce qui est intéressant avec cette idée, c'est que les données pourraient servir à la recherche, donc au reclassement du niveau de toxicité lors de la révision périodique de la liste des ingrédients actifs.

Aussi, pour bien internaliser les coûts réels, il serait vraiment intéressant de pouvoir moduler le taux du moyen choisi. Là, par exemple, s'il s'agissait d'une redevance, on pourrait l'établir en fonction du niveau de toxicité, de manière à toujours favoriser les pesticides les moins à risque. Par exemple, ceux à plus haut risque pourraient se voir établir une redevance plus élevée, et plus faible pour ceux qui sont moins à risque. Et, à chaque fois qu'on révisé la liste des ingrédients actifs, bien, on pourrait mettre à jour les connaissances scientifiques et réviser ce classement-là.

Ce qui est particulièrement important pour nous, aussi, c'est que les gains financiers de cette démarche doivent être investis, d'abord et avant tout, dans les alternatives aux pesticides de synthèse. Je pense, par exemple, aux filets, insectes bénéfiques, biopesticides, tout ce qui est recherche, développement, transfert de connaissances, mais surtout le soutien direct aux agriculteurs pour qu'ils puissent avoir accès à ces méthodes alternatives. En bref, ce qu'on vous propose, c'est de bonifier les mesures déjà prévues au projet de loi afin de les rendre encore plus efficaces et ainsi maximiser leur rôle, qui est de protéger la santé humaine et l'environnement.

Merci. Je vais retourner la parole à mon collègue Martin.

• (16 heures) •

**M. Vaillancourt (Martin) :** Merci, Vicky. La prochaine section de notre mémoire porte sur la loi visant l'augmentation du nombre de véhicules zéro émission.

Donc, limiter la vente ou la location de certaines catégories de véhicules et de régir l'utilisation des crédits accumulés par les constructeurs automobiles, c'est une bonne chose. Toute diminution, là, des véhicules à énergie fossile va être appréciable, puis la limitation puis le transfert des crédits dans le temps vont encourager, là, les constructeurs à adopter un comportement vertueux.

Les véhicules électriques, par contre, ça donne... ce n'est pas une réponse environnementale complète, c'est-à-dire que, si on remplace un véhicule électrique... un véhicule fossile par un véhicule électrique, on n'a pas que des gains. Il y a quand même des problèmes environnementaux par le biais de l'augmentation du parc éventuellement, et l'augmentation de l'auto solo, là, engendre l'étalement urbain puis tout ce qui vient avec. Donc, il est important que l'esprit de la loi, derrière, ce soit d'arriver à favoriser la proportion de véhicules zéro émission au sein d'un parc automobile qui, lui, plafonne ou, dans un meilleur scénario, là, diminue. Donc, cette loi-là devrait nécessairement être accompagnée d'un effort important, avoir un transfert modal, là, vers le transport collectif. Les recommandations du mémoire, là, vont dans ce sens-là.

Je vois le temps qui file, là, je vais passer tout de suite à la Loi sur les mines. Pour nous, il y a une avancée positive dans cette loi-là, c'est qu'on reconnaît maintenant que l'exploration minière peut avoir des impacts et qu'il y a des nouveaux pouvoirs qui sont octroyés au ministre pour encadrer ces impacts-là. Le RN, là, sera des gens, là, qui interviendront lors des consultations entourant l'adoption du règlement où ces éléments-là seront précisés.

On aurait aimé voir ou on aurait aimé que cet encadrement aille plus loin, c'est... qu'il y ait une forme d'autorisation ministérielle avant même l'enregistrement des droits miniers ou des claims et qu'on puisse, là... que les particularités territoriales et que les consultations auprès des communautés autochtones, là, soient des facteurs déterminants dans la délivrance ou dans le refus, là, d'enregistrer un claim. Et on aurait aimé voir une recommandation ou une orientation qui permet au ministre de refuser d'emblée toute nouvelle demande d'enregistrement ou d'autorisation d'un claim portant sur une zone ou des zones, là, qui seraient à l'étude dans le cadre d'un réseau d'aires protégées, par exemple.

Enfin, pour compléter notre intervention aujourd'hui, un mot rapide sur le statut de l'eau, qui change dans la partie, là... la Loi sur le ministère de l'Environnement, donc. La loi propose désormais d'utiliser le terme «ressource naturelle», pour qualifier l'eau, à la place de «richesse naturelle», qui était employé jusqu'à maintenant. L'analyse d'impact

réglementaire qui accompagne le projet de loi n'aborde pas ce point. On voit qu'il peut s'agir d'une harmonisation des termes avec les autres lois portant sur l'usage des ressources naturelles, mais on croit important d'insister sur ce point-là que le mot «ressource naturelle», là, est limitatif quand on s'adresse à l'eau. Les usages de l'eau...

**La Présidente (Mme Grondin) :** M. Vaillancourt, je vous invite...

**M. Vaillancourt (Martin) :** ...ne se limitent pas à la consommation humaine...

**La Présidente (Mme Grondin) :** M. Vaillancourt, je vous invite à terminer.

**M. Vaillancourt (Martin) :** Oui. Donc, l'usage de l'eau est beaucoup plus grand, là, que la consommation humaine, animale, ou pour l'agriculture, ou dans des procédés. C'est aussi une question identitaire, une question de paysage, une question... c'est un milieu de vie pour des espèces, c'est un milieu de loisir pour les humains. Donc, l'ensemble de tous ces facteurs-là distingue l'eau d'une simple ressource, et c'est pourquoi le terme «richesse», là, nous sied bien.

Je vais m'arrêter ainsi, puis on aura probablement l'occasion d'échanger pendant la période de questions. Merci beaucoup pour votre écoute.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Merci beaucoup. Donc, nous allons commencer la période d'échange avec la partie gouvernementale. M. le ministre, la parole est à vous, et vous avez un bloc de 16 minutes.

**M. Charette :** C'est bien gentil. M. Vaillancourt, un plaisir de vous retrouver. Après avoir fait un parcours de train ensemble il n'y a pas si longtemps, vous retrouver à travers l'écran, c'est un plaisir. Et madame, également, Violette, un plaisir de vous recevoir parmi nous. Merci pour votre éclairage. Et, je suis obligé de le mentionner à chacun des groupes, autant le temps était limité pour vous, autant il l'est pour nous, pour les échanges, ce qui est bien dommage. La beauté de la chose : vous nous laissez un beau mémoire, là, qui sera certainement une source d'inspiration pour nous. Et le temps, je le dis déjà d'avance, là, il est séparé au niveau des députés, là. Donc, je ne l'utiliserai pas en totalité, je ne serai pas égoïste, bien que les questions sont nombreuses.

Peut-être quelques petites précisions sur les éléments que vous avez soulevés au niveau des inspecteurs, le fameux article 4. Vous n'êtes pas les premiers à souligner une inquiétude. On le comprend bien. Cependant, on travaille déjà à trouver la bonne formulation pour traduire, en quelque sorte, quelle était la volonté du gouvernement. Et, je vous rassure, là, ce n'est certainement pas de nous dégager, là, de nos responsabilités, au niveau du ministère de l'Environnement. Donc, je ne suis pas inquiet, là. Très, très confiant qu'on pourra trouver la formule équitable, là, et... c'est-à-dire, non pas équitable, mais juste pour traduire notre réelle intention au niveau des pesticides.

Vous n'avez pas abordé directement la question, mais je serais curieux de vous entendre au niveau des redevances. Ça aussi, ça fait jaser certains. L'UPA, je peux les comprendre, a certaines inquiétudes à ce niveau-là. Nous, ce que l'on a pu leur dire, ce qu'on leur réitère, les redevances à l'achat de pesticides ne serviront pas à engranger, là, au niveau du fonds consolidé du gouvernement. Ce sont des sommes que l'on souhaite dédier entièrement pour aider les agriculteurs à développer une agriculture encore plus durable. Cependant, les modalités ne sont pas encore déterminées. Et c'est là où je serais intéressé de vous entendre. Quel type d'accompagnement on pourrait assurer au milieu agricole à travers les sommes, là, qui seraient recueillies à travers, donc, les redevances en question?

**Mme Violette (Vicky) :** Pour faire cette recommandation-là, je... Quand j'ai lu le rapport de la commission sur les pesticides, je me souviens bien qu'il y avait un économiste qui avait mentionné qu'il n'y aurait pas d'impact sur la rentabilité des entreprises agricoles avec une taxe, par exemple, de 10 % à 15 %. J'ai nommé redevances, ça peut être une taxe, il y avait d'autres incitatifs. Dans le fond, l'important, c'est de vraiment internaliser les coûts réels de l'utilisation des pesticides. Ce n'est pas normal que ça coûte plus cher produire et acheter biologique. Donc, finalement, c'est comme... ça coûte plus cher d'avoir les bonnes pratiques. Donc, on trouve que c'est bien que vous songiez à une façon, là, de mieux répartir les coûts réels sur la société, sur l'environnement, sur la santé.

En termes d'accompagnement, j'aimerais mieux comprendre votre question.

**M. Charette :** Oui. Je comprends, je me suis peut-être mal exprimé. Il y aura des redevances, hein, c'est un des objets du projet de loi. Donc, qui dit redevances dit argent. Nous, cet argent-là, on veut le dédier à l'agriculture, on veut le dédier pour une agriculture plus durable. La question était davantage : Quel serait le meilleur usage, selon vous, de cet argent-là? Et vous avez donné un exemple, là, qui nous a déjà été partagé, c'est-à-dire appuyer, justement, les agriculteurs qui souhaiteraient davantage développer une agriculture plus biologique. Donc, est-ce que ces sommes-là pourraient, par exemple, être dédiées à un appui en ce sens? Bref... Et, oui, recueillir des fonds, mais comment?

• (16 h 10) •

**Mme Violette (Vicky) :** Oui, tout à fait. Bien, il y a déjà des... Par exemple, les filets, c'est superefficace, mais c'est extrêmement cher. Il y a déjà des subventions pour ça. Mais tout ce genre d'initiative là, c'est vraiment ce qu'on croit qu'il faudrait bonifier. C'est sûr qu'il reste encore de la recherche à faire et de faciliter aussi l'accès aux informations pour les agriculteurs pour qu'ils puissent utiliser ces méthodes-là.

**M. Charette :** Parfait. Je vois vraiment le temps qui file. Peut-être deux, trois petites choses, là, très, très rapidement. Je comprends bien que l'électrification des transports, ça ne peut pas être la seule finalité. Je comprends

qu'il faut aussi miser sur le transport collectif pour aider à réduire l'usage, là, de la voiture solo. Mais j'aime noter, là, tout de même, que le projet de loi n° 102, c'est le premier projet de loi en Amérique du Nord qui vient mettre une fin à la vente de véhicules à essence en Amérique du Nord, littéralement. On sait déjà que cette initiative-là a incité le gouvernement fédéral, en discours, à tout le moins, d'en faire autant. On va souhaiter qu'il l'intègre aussi dans sa législation. Mais, juste vous mentionner, là, ce n'est pas spécifié dans le projet de loi, mais on mise beaucoup aussi sur le transport collectif, là, avec de nombreux projets qui sont déjà en construction, dans certains cas, sinon en développement, là, de façon avancée.

J'ai aimé, M. Vaillancourt, lorsque vous avez parlé des règlements, comme quoi vous allez participer activement à ce travail-là, une fois le règlement déposé pour consultation. Et je le dis en même temps pour rassurer mes collègues, c'est certain qu'un projet de loi ne peut pas contenir tout le détail. Il réfère souvent à une réglementation qui est présentée par la suite. Mais certains groupes nous disent qu'on les fait travailler très fort depuis quelques années, parce qu'on les implique, justement, dans de nombreuses tables de cocréation pour s'assurer que les règlements sont déjà, lorsqu'ils sont mis au jeu, bien, bien ficelés. Mais la consultation qui suit, là, aide à les travailler, les bonifier encore. Donc, déjà, merci de votre intention de collaborer à l'élaboration de la réglementation qui va s'ensuivre.

Au niveau de l'eau, peut-être un dernier élément pour vous rassurer. Je comprends la nuance «ressource» versus «richesse». Mais, tout juste avant vous, il y avait le Regroupement des organismes de bassins versants qui expliquait bien que les deux termes peuvent très bien s'utiliser, mais c'est, naturellement, dans la finalité qu'on leur confère qu'il peut y avoir des nuances importantes. Mais «richesse» et «ressource» ne sont certainement pas en contradiction.

Donc, j'ai déjà sans doute trop parlé. Un gros, gros merci de votre passage parmi nous. Et je sais que j'ai des collègues, là, qui voudront prendre le relais. Merci beaucoup.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Est-ce que vous souhaitiez réagir? Non? Je cède la parole au député de Bourget. Ça vous convient?

**M. Vaillancourt (Martin) :** Ça nous convient.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Parfait. Donc, M. le député de Bourget.

**M. Campeau :** Merci beaucoup. Mme Violette, M. Vaillancourt, bonjour. La dernière fois, M. Vaillancourt, cet été, c'était en personne, relativement au lac Saint-Charles. C'était très agréable.

Quand vous parlez du registre des pesticides, que vous voulez qu'on en fasse plus, comment vous le voyez? Qui en serait responsable? Comment vous voyez ça? Un petit peu plus de détails, comment vous le verriez.

**Mme Violette (Vicky) :** Oui. Très bonne question. Merci beaucoup. En fait, moi, je pense que le vendeur, il doit enregistrer sa vente, à qui il vend, et tout ça, puis, si c'est... Il y a des systèmes, comme par exemple, j'ai mon dossier de santé qui est accessible en ligne, donc, ces systèmes-là, on peut les monter. Par contre, on ne veut pas que les gens du public... Effectivement, on ne veut pas cibler, pointer du doigt notre voisin. Mais, à l'échelle de la MRC, les chercheurs avec qui j'ai discuté sont très à l'aise qu'on serait capables de faire des corrélations, si possible, peut-être à l'échelle de la municipalité. Mais ça peut être plus risqué pour un petit village, par exemple, qui a juste deux, trois agriculteurs. Donc, à l'échelle de la MRC, ce serait déjà bon.

Et on peut cartographier les pesticides donnés et voir s'il y a des corrélations avec des diagnostics précis, par exemple autisme, cancer, Parkinson, de cette façon-là. Puis ça a été fait, par exemple, en Californie, où ils ont vu qu'il y avait une incidence double, pour les diagnostics d'autisme, avec trois ou quatre pesticides précis, là, dont je n'ai pas les noms en mémoire. Donc, ça nous permet de semer un doute, voir : O.K., bien, allons valider s'il y a vraiment un risque pour la santé humaine avec cette substance-là. Je pense que personne ne voudrait avoir un enfant autiste. Ça coûte 500 000 \$ à la société, un enfant autiste. Je vous donne cet exemple-là comme ça. Mais, tu sais, si c'est des choses qu'on peut éviter aux familles puis au système de santé, bien, je pense que c'est judicieux puis c'est économiquement viable de procéder ainsi.

**M. Campeau :** Je trouve l'idée intéressante. Est-ce que c'est facile à appliquer? Pas sûr, mais ce n'est peut-être pas une raison pour ne pas en parler, par exemple.

**Mme Violette (Vicky) :** Bien, le problème, c'est qu'en ce moment, quand je parle aux gens du MAPAQ... c'est qu'on a juste, par exemple, la vente totale à l'échelle du Québec. Tu sais, il manque de données précises pour même évaluer c'est quoi, la consommation de pesticides dans une région donnée. Notre direction régionale n'a pas ces données-là, même au gouvernement. Donc, ça, ce serait vraiment un point à améliorer, selon nous.

**M. Campeau :** L'autre question que j'aimerais... bien, l'aspect — c'est peut-être plus un commentaire — encore une fois, «ressource» versus «richesse». Je comprends, je suis d'accord qu'on doit garder le sens du mot «richesse». Il y a un aspect identitaire, il y a un aspect nationaliste. J'ai l'impression que, dans le texte de loi, que ce soit un mot ou que ce soit l'autre mot, on devra le considérer, nous, comme une richesse qu'on veut développer, dans le fond.

Vous avez parlé des claims versus les aires protégées et, je pense, vous avez manqué de temps à la fin. Je voulais vous donner ce temps-là.

**M. Vaillancourt (Martin) :** Merci, M. Campeau. L'idée derrière les claims et les aires protégées, c'est... Malheureusement, il y a encore des usages du territoire qui ont des prérogatives sur d'autres ou un ordre de préséance sur d'autres, et le droit minier a cette possibilité-là de passer devant comme usage du territoire. Et ce qui sera intéressant, c'est qu'on puisse considérer les milieux naturels d'intérêt, les zones de conservation projetées comme ayant un usage plus important pour le bien collectif et que, lorsqu'il y a des demandes de droits miniers sur un territoire... bien, qu'on s'assure que ces zones-là ne font pas déjà l'objet d'une évaluation, qu'elle soit au niveau régional ou qu'elle soit un peu plus avancée dans les discussions. Parce que je sais qu'à partir d'un certain moment où une aire protégée est candidate cette possibilité-là tombe, mais c'est souvent l'inverse qu'on perçoit.

Donc, c'est des zones qui pourraient devenir des aires protégées candidates, pour faire ensuite tout le processus qui mènerait à la création de nouvelles aires protégées, qui sont malheureusement bloquées, parce qu'il y a des droits, tantôt miniers, tantôt forestiers, sur ces mêmes territoires-là. Donc, si on peut faire, disons... bien, on peut faire un peu de... un principe de précaution et d'éviter... de mettre un ordre de préséance, mais qu'on puisse, à la limite, juger au cas par cas qui a préséance sur un territoire donné, ce serait déjà une avancée pour les milieux naturels.

**M. Campeau :** Je comprends votre point. J'ai l'impression que ceci se fait déjà, peut-être pas d'une façon systématique, mais, quand on parle d'une aire protégée, il y a des discussions qui se font avec le ministère des Forêts, Faune et Parcs, il y a des discussions qui se font avec le MERN aussi. Vous parlez plutôt de les faire auparavant, dans le fond, de les faire dès le départ et non pas après.

**M. Vaillancourt (Martin) :** Oui, dans les... Bien, vous êtes assurément au fait, là, qu'il y a maintenant plus d'une dizaine d'années le milieu régional avait été convié à faire un certain nombre de propositions d'aires protégées au sud du Québec. Et ces 80 propositions là ont été soumises au gouvernement, et, par la suite, les ministères ont tantôt fait valoir que... en fait, que la grande majorité de ces propositions-là étaient en... s'opposaient à ou bien des droits miniers, ou des droits forestiers, ou parfois d'autres usages énergétiques, là, mais, disons, les deux principaux obstacles à la création d'aires protégées, une fois que le consensus régional est acquis, parce qu'il y a aussi une question, là, d'acceptation, d'acceptation sociale, là, des aires protégées... Mais, une fois que le processus de concertation est fait, c'est souvent aux droits miniers et aux droits forestiers, là, qu'on... et parfois aux droits gaziers, bien sûr, là, qu'on se bute.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Ça va?

**M. Campeau :** ...

**La Présidente (Mme Grondin) :** Donc, nous allons poursuivre la période d'échange avec l'opposition officielle. Donc, je cède maintenant la parole à la députée de Verdun.

**Mme Melançon :** Pour un 11 minutes, Mme la Présidente?

**La Présidente (Mme Grondin) :** ...Mme la députée.

**Mme Melançon :** Merci. Merci beaucoup. M. Vaillancourt, Mme Violette, bonjour.

• (16 h 20) •

**Mme Violette (Vicky) :** Bonjour.

**Mme Melançon :** Merci beaucoup d'être avec nous aujourd'hui. C'est un plaisir, c'est un plaisir de vous retrouver. J'ai quelques questions pour vous, notamment... Bien, contrairement un peu à... Je vais être un peu en contradiction avec le ministre là-dessus, là, mais, contrairement à ce qu'il a dit... Bien sûr, on vient d'entendre le réseau des bassins versants, qui nous ont dit que, pour eux, il peut y avoir une similitude entre «richesse» et «ressource naturelle», là, pour l'eau. Mais moi, je suis d'avis, un peu comme vous, qu'on doit faire attention. Et vous êtes allé rapidement, à la fin de votre réflexion, M. Vaillancourt, sur la distinction à faire. Est-ce qu'on peut vous entendre un peu plus longuement sur, justement, la définition? Parce que chaque mot a une importance ici.

**M. Vaillancourt (Martin) :** Oui. En fait, je ne veux pas en faire un débat sémantique, là, c'est vraiment dans l'esprit qu'il y a derrière. L'eau est un bien collectif, et, à mon avis, il ne peut pas être traité comme une ressource, là, de minéraux ou, à la limite, là, d'autres types de ressources. C'est une ressource qui est essentielle à la vie, à énormément d'espèces, mais qui va beaucoup plus loin que ça, aussi, dans les différents usages de l'eau. Donc, on n'est pas uniquement dans des consommations, de vente d'un produit, là. Ça dépasse largement ces notions-là.

**Mme Melançon :** Ou d'exploitation.

**M. Vaillancourt (Martin) :** Exact. On n'est pas du tout uniquement dans une perspective d'exploitation, comme le sont certaines des ressources naturelles présentes sur notre territoire.

Donc... Et l'autre élément, c'est... Il y a un article qui nous interpelle un peu plus loin... en fait, dans la même section, qui indique que le ministre doit exercer ses droits de manière compatible à l'attribution des terres. Donc, une

fois de plus, on semble dire au ministère de l'Environnement : Vos choix... ou votre pouvoir d'agir, en matière des lois environnementales, doit être compatible avec l'attribution des terres et l'usage qu'on peut en faire. Donc, on demeure toujours un peu préoccupés, là, à l'égard d'une subordination des prérogatives du ministre de l'Environnement à celles des autres ministères qui voudraient faire une exploitation économique, justement, d'un territoire dans une perspective, là, d'exploitation de la ressource et non pas comme...

**Mme Melançon :** Comme le voit parfois avec la forêt, par exemple, ou encore avec les mines?

**M. Vaillancourt (Martin) :** Par exemple. Donc, pour nous, là, je pense que c'est important que la Loi sur la qualité de l'environnement puis la Loi sur le ministère de l'Environnement réaffirment le caractère de protection de la nature puis d'exploitation durable des ressources, là. C'est ça qui doit guider la gestion ou l'usage, là, des terres, ce n'est pas purement une exploitation économique, là. Ce serait dommage d'opposer les deux.

**Mme Melançon :** Tout à fait. Vous faites bien de nous le souligner. Merci beaucoup. Je tiens à vous dire que c'était très clair, votre mémoire, en passant, parce que... en tout cas, c'était facile à lire, et je l'apprécie énormément.

Je veux vous réentendre, parce que c'est important, là, sur les pesticides. Parce que, je suis assez d'accord avec vous, là, on est rendus là pour la traçabilité. On avait commencé, sous l'ancien gouvernement, là, justement, à encadrer les pesticides, puis là, bien, je pense qu'il y a des comités qui ont fait aussi leur travail, puis on est rendus à une autre étape importante.

Et je pense que la traçabilité, que ce soit pour nos cours d'eau, ou que ce soit pour nos terres agricoles, ou... En tout cas, je pense qu'on peut aller sur différents aspects. Mme Violette, je voudrais vous entendre, parce que vous avez mentionné qu'il y a, bien sûr, toute l'importance... Je veux juste retrouver... Vous avez parlé des pathologies, vous avez parlé de plein de choses, mais vous arrivez, un peu plus loin, en disant... Vous recommandez que les outils économiques soient modulés suivant une hiérarchie. Et là, sur la hiérarchie, je veux vous entendre juste un peu plus, parce qu'on l'a effleurée tout à l'heure, là, mais je trouvais ça intéressant, vers là où vous alliez. Est-ce que je peux vous demander d'aller un peu plus en profondeur?

**Mme Violette (Vicky) :** Oui. Bien, selon nous, là, il faut que les mesures favorisent, là, toujours prioritairement les alternatives aux pesticides de synthèse. Ensuite, c'est du faible risque au plus haut risque. La loi pour interdire les pesticides les plus à risque est superintéressante aussi. Puis maintenant, par exemple, il faut... Puis ce qui est important aussi, je crois, c'est de vraiment réviser puis d'avoir des études indépendantes, d'utiliser le registre des ventes pour quand il y a un son de cloche sur lequel qu'on doit se pencher. Mon expression était mal dite, mais je pense que vous comprenez ce que je voulais dire, là.

**Mme Melançon :** Oui, oui.

**Mme Violette (Vicky) :** Donc, il faut que, dans le fond, ça devienne plus intéressant, plus facile pour l'agriculteur d'aller vers les options qui sont les meilleures pour la santé des humains et des écosystèmes. Il faut aussi que ça encourage les producteurs de pesticides à trouver des alternatives moins nocives, aussi.

**Mme Melançon :** Tout à fait. Je suis d'accord avec vous. D'ailleurs, je me souviens d'être passée dans le comté de Huntingdon et j'avais rencontré les gens du PELI, le Pôle d'excellence en lutte intégrée. Et je ne sais pas si vous connaissez ces groupes-là, mais, justement, de leur côté, ils font un travail assez formidable, puis je pense qu'ils ont beaucoup d'informations qui pourraient sans doute nous éclairer, justement, dans la hiérarchie dont vous nous parlez. Et j'invite le RNCREQ, là, justement, à aller voir peut-être ces groupes-là, parce que...

Je trouve ça très intéressant de la façon dont vous l'avez amené. Puis on va avoir besoin... Parce que vous aviez aussi raison de dire : On manque aussi d'information. Il faut se tourner vers la science. On le dit depuis longtemps, mais il me semble que, depuis presque deux ans, on l'entend beaucoup, hein, il faut écouter la science. Et là on a besoin de données encore plus probantes pour savoir, justement, cette hiérarchisation, comment est-ce qu'on peut la faire. Donc, on va compter sur vous, mais je lance aussi l'invitation auprès du ministère.

Je voulais vous entendre sur les véhicules zéro émission, parce que, là, on entend plein de choses ces temps-ci. Puis, bien, je vais faire le petit clin d'oeil, là, mais, sur le tunnel carboneutre, que l'on parle du pont de l'Île-aux-Tourtes sans voie réservée... J'imagine que, pour vous, c'est, justement, de dire : Dans chaque démarche que l'on fait, on doit intégrer le transport en commun. C'est ce que vous nous dites, M. Vaillancourt?

**M. Vaillancourt (Martin) :** Oui. En fait, il faut offrir une alternative à la personne qui est présentement obligée de prendre sa voiture et qui est le plus souvent, là, seule dans sa voiture. Les principaux problèmes de congestion, que ce soit sur la Rive-Sud de Québec ou dans le Grand Montréal, c'est le manque d'alternatives pour l'individu qui quitte le matin, là, qui fait ses déplacements quotidiens. Ces alternatives-là, ça passe par le transport collectif, mais ce n'est pas que l'autobus. Ça peut être par de l'autopartage, ça peut être par un aménagement du territoire qui est plus cohérent, avec les lieux de travail à proximité des lieux de résidence puis des lieux de commerce ou... sans avoir une combinaison parfaite, là, ou au moins un des deux, de ces éléments-là, là, de manière à ce que l'auto ne soit pas toujours la seule solution pour se déplacer.

Dans la grande région de Québec, le trafic, il tient à peu de choses. Il y a des journées où c'est fluide puis, sept jours plus tard, à la même heure, c'est arrêté. Donc, d'enlever ne serait-ce que quelques pour cent des voitures,

donc, de transférer la part modale de quelques points de pourcentage, ça ferait une différence rapidement sur la fluidité des voies qui sont déjà en place.

Donc, c'est vraiment une question d'offrir des choix aux utilisateurs, là, de véhicules automobiles. Puis, bien sûr, ces choix-là, quand ils sont motorisés, bon, ils devraient d'emblée être électriques, là, mais ça, je pense que c'est acquis, là, dans la... dans les orientations que le gouvernement prend actuellement, là.

• (16 h 30) •

**Mme Melançon :** Et il ne faut quand même pas oublier qu'une voiture électrique, malheureusement... lorsque la voiture, elle est... bien, elle est montée, c'est... 50 %, quand même, des émissions des voitures, c'est lors de la fabrication de la voiture elle-même, là. Il ne faut pas perdre ça de vue en pensant que tout est magie avec les véhicules électriques.

Et à cela j'ajouterais, M. Vaillancourt, et c'est quelque chose que je n'ai pas beaucoup entendu...

**La Présidente (Mme Grondin) :** Mme la députée, il vous reste 45 secondes.

**Mme Melançon :** 45 secondes. Le transport en commun interrégional, rural aussi, j'aimerais ça, peut-être... Dans Lanaudière, là, de votre côté, vous en pensez quoi?

**Mme Violette (Vicky) :** Oui. Il y a des belles initiatives, dans Lanaudière, de taxibus, par exemple. Puis maintenant il y a une démarche, là, les élus sont en train de travailler sur l'Inter-MRC. Par exemple, un étudiant qui est dans la MRC de D'Autray, qui veut aller au cégep dans la MRC de Joliette... que les taxibus puissent se connecter entre eux.

Donc, il y a des alternatives intéressantes. Il y a le covoiturage. Il ne faut pas oublier le transport actif sécuritaire aussi. Il faut qu'on se sente à l'aise de laisser nos enfants aller à l'école à vélo.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Mme Violette, merci beaucoup. Merci.

**Mme Violette (Vicky) :** Merci.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Merci. Je suis tellement désolée d'à chaque fois interrompre.

**Mme Violette (Vicky) :** Il n'y a pas de problème. On comprend.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Donc, nous poursuivons les échanges avec le deuxième groupe d'opposition. Donc, Mme la députée de Rouyn-Noranda—Témiscamingue, vous avez 2 min 45 s.

**Mme Lessard-Therrien :** Oui. Merci, Mme la Présidente. Bonjour à vous. Je vais faire un peu de puce, là, sur la collègue, parce que la question du parc automobile, bien sûr, nous préoccupe. Bon, on parle toujours qu'on peut remplacer les voitures à essence par les voitures électriques, mais on n'est pas... ça a ses limites, là. On l'a dit, les voitures électriques, ça a quand même une empreinte carbone qui est importante. Ça ne règle pas plein d'autres problèmes reliés au transport.

Tu sais, vous parlez, dans votre mémoire, d'encourager la réduction du parc automobile. Tu sais, on parle de parc automobile qui plafonne. Est-ce que vous avez... Là, on parle de transport collectif, mais, sur la question du plafonnement, comment est-ce qu'on peut s'y prendre pour plafonner la taille du parc automobile au Québec? Est-ce que vous avez des suggestions?

**M. Vaillancourt (Martin) :** À moins d'interdire la vente des véhicules, là, ce qui est un peu utopique, c'est vraiment de faire en sorte que les gens aient moins le besoin d'acheter un second véhicule, bon, puis, idéalement, un premier véhicule. Donc, c'est d'avoir des alternatives, donc des offres en transport collectif, de la... des milieux de vie qui permettent d'être en transport actif ou d'être sur des... sur d'autres modes que le véhicule, donc, le véhicule individuel. Et l'autopartage peut être... s'il est généralisé, peut être une façon, là, de réduire le besoin d'avoir un véhicule personnel, individuel. Mais il y a beaucoup d'efforts à faire.

Et je vais faire un petit complément de réponse sur qu'est-ce qui peut être fait, là, au niveau du transport interrégional. Je pense qu'on est encore à l'étape où il y a une concertation qui est nécessaire dans les régions. Il y a donc... Il faut qu'il y ait des lieux où les élus, les parties prenantes, là, du transport en commun, là, puissent échanger. Et les routes doivent être définies, les besoins doivent être identifiés. Donc, il y a encore un travail, dans chacune des régions, à faire pour au moins qu'on comprenne mieux les dynamiques, toutes les enquêtes origine-destination, à quel endroit les gens ont besoin d'avoir une alternative puis à quel endroit où ce n'est pas nécessaire de mettre les efforts. Parce qu'on l'a souvent souligné, là, il va rester des voitures individuelles un certain temps encore, là, dans beaucoup de régions au Québec, mais il y a beaucoup d'endroits où il pourrait y avoir du transport collectif efficace.

**Mme Lessard-Therrien :** Oui, dont dans la mienne, l'Abitibi-Témiscamingue. Vous prêchez auprès d'une convaincue, hein? Pour la question de la concertation, c'est fondamental. On a fait des belles propositions, d'ailleurs, à ce niveau-là.

Est-ce que j'ai encore une question? Non, terminé. Merci.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Malheureusement, chère collègue. Donc, nous terminons les échanges avec le troisième groupe d'opposition. Donc, je cède maintenant la parole au député de Jonquière, qui a aussi 2 min 45 s.

**M. Gaudreault :** Merci, Mme la Présidente. Merci beaucoup de votre présentation. Par le projet de loi n° 102, le ministre vient se donner une disposition qui lui permet, par règlement, de prohiber, de limiter la vente ou la location de certaines catégories de véhicules automobiles. Est-ce que ça vous inquiète, cette procédure par règlement, ou vous préférez la procédure par loi?

**M. Vaillancourt (Martin) :** La... C'est une bonne question. La... On connaît tous les forces d'avoir quelque chose d'inscrit dans la loi, qui nécessite davantage de consultations pour modifier la loi que si c'est inscrit dans un règlement. Le règlement, par contre, peut être amélioré plus rapidement aussi, là, s'il ne donne pas les résultats souhaités.

Je pense qu'on est habitués à la dynamique, ce qu'on retrouve dans les règlements, ce qu'on retrouve dans les lois. Je pense que le législateur travaille de bonne foi quand on travaille les règlements. Donc, moi, je pense que... Définissons les règlements. On offre, encore une fois de plus, là, notre concours à cocréer ou à participer aux consultations encadrant les règlements de manière à avoir des règlements qui vont dans le sens de la loi. Mais je sais très bien, là, qu'il y a deux écoles de pensée dans ce domaine-là. Et la position que...

**M. Gaudreault :** Puis, dans l'opposition, l'école de pensée est plus du côté de la loi que du règlement, parce que ça nous donne plus de moyens d'intervention.

Je ne suis pas sûr d'avoir vu à quelque part... peut-être, ça m'a échappé, là, pour la vente, la date limite de vente d'autos à essence, 2030 ou 2035, du côté du RN.

**M. Vaillancourt (Martin) :** On ne s'est pas positionnés publiquement sur cette question-là. Je pense que le fait d'avoir une cible puis une date de fin, là, c'est déjà une bonne chose. Ce qu'on ne voudrait pas, par contre, c'est qu'il y ait des reports, qui vont être demandés, probablement, par différents groupes d'intérêts, là, qu'on soit... en fait, qu'on tienne à cette date-là. Parce qu'il y a déjà eu des dates de fixées dans des politiques et des règlements précédents, là, notamment, là, sur l'arrêt de l'enfouissement du papier dans les sites d'enfouissement. Je pense que la première date qui était tombée, c'était 1978, et malheureusement on n'a pas encore réglé tout à fait la question. Ça fait que la... Il ne faudrait pas qu'on se retrouve dans cette situation-là. Donc, qu'on soit en 2030 ou en 2035, si la date est ferme...

**La Présidente (Mme Grondin) :** Merci, M. Vaillancourt. Je dois malheureusement vous interrompre. Les échanges sont terminés. Donc, je vous remercie beaucoup, M. Vaillancourt, Mme Violette, pour votre contribution.

Compte tenu de l'heure, la commission ajourne ses travaux au jeudi 25 novembre 2021, après les affaires courantes, où elle poursuivra son mandat.

*(Fin de la séance à 16 h 38)*